# Kortlægning
## af Middelalderbyen

Grundlag for Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen 2022

KØBENHAVNS KOMMUNE

Denne publikation er udarbejdet af Københavns Kommune.

Kortlægning af temaet "Egenart og kulturarv" er foretaget i samarbejde med Københavns Museum.

Fotorettigheder: Troels Heien, Ursual Bach, Københavns Museum, Københavns Stadsarkiv og Københavns Kommune

Forsidefoto: Troels Heien

Grafik: Københavns Kommune
Publikationen er udgivet i 2022

Teknik- og Miljøforvaltningen
Afdelingen Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-reduktion (PARC)
Byplan Nord
Kontaktperson: Lise Laurberg

# Indholdsfortegnelse

## Indledning

Baggrund 4
Middelalderbyen 6

## Kortlægning

**Kvarterer i Middelalderbyen 10**
**Egenart og kulturarv 14**
Orientering mod vandet 16
Fæstningsringen og byportene 18
Det middelalderlige gadenet 20
Pladser, kirkegårde og haver 22
Københavns bybrande og bombardementet 24
Sygdomsepideier, sanering og modernisering 26
Bilernes udbredelse og gågadernes tilblivelse 28
Belægning og materialer 30
Bevaring og sikring af kulturhistorie 32
Formidling af kulturhistorie 34

**Kultur-, erhvervs- og hverdagsliv 36**
Beboere 38
Erhverv og arbejdspladser 40
Butikker 42
Restauranter og udeservering 44
Udvikling i udeservering 46
Skoler, børneinstitutioner og uddannelse 48
Hoteller 49
Kulturtilbud 50
Arrangementer i byens rum 52

**Bynatur 54**
Parker, vand og grønne byrum 56
Træer 58
Facadebeplantning og planter i krukker 60

**Mobilitet 62**
Trafikanter i Middelalderbyen 64
Fodgængere 66
Cyklister 68
Cykelparkering 70
Kollektiv transport 72
Biltrafik 74
Bilparkering 75
Erhvervskørsel og -parkering 78

## Øvrigt

**Litteraturliste og dataindsamling 80**

Foto: Københavns Kommune og Sweco for Bæredsyning og Effektivitet

# Indledning

Kortlægningen af "Middelalderbyen" er foretaget i 2021 forbindelse med udarbejdelsen af Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen. Materialets kortlægning af de enkelte kvarterer, betydelige historiske træk og hændelser samt den omfattende dataindsamling for området udgør en vigtig del af grundlaget for de løsninger, der præsenteres i byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen.

**Afgrænsning af området "Middelalderbyen"**
Byrums- og trafikplanens geografiske afgrænsning er vist med hvid linje på kortet overfor. En del af området har eksisteret siden Middelalderen, mens andre dele er dannet ved senere opfyld. I byrums- og trafikplanen omtales det samlede område som "Middelalderbyen", på baggrund af den forudgående borgersamling med samme navn. I kortlægningen er der i et vist omfang vist data og oplysninger uden for områdets afgrænsning, idet området må ses i sammenhæng med omgivelserne, blandt andet når det kommer til trafikbetjening, adgang til grønne områder, placering af hoteller mv.
En række gader er udtaget fra planens område i forlængelse af en indledende politisk beslutning. Det gælder blandt andet Stormgade, Vindebrogade, Børsgade, Bremerholm og Christians Brygge, der alle er udlagt som såkaldte "fordelingsgader" i Kommuneplan 2019. Fordelingsgaderne har betydning for den overordnede trafikafvikling i byen. Herudover er udtaget enkelte gader, der fører til private parkeringshuse i området, eksempelvis Asylgade og Silkegade, ligesom Dantes Plads, hvor det er besluttet at etablere et privatejet parkeringsanlæg, er udtaget fra planens område.

**Arealer som ejes af andre**
En række af de pladser, haver og byrum, der findes inden for områdets afgrænsning, ejes af andre end Københavns Kommune. Disse pladser er alligevel omfattet af kortmaterialet, idet de ligesom kommunens pladser og haver opleves som en del af det offentlige rum. De pågældende haver og pladser spiller således sammen med de kommunalt ejede byrum i den samlede oplevelse af området. De offentligt tilgængelige haver og pladser, der ikke ejes af Københavns Kommune, er Christiansborgs Ridebane, Søren Kierkegaards Plads og Det Kongelige Biblioteks Have på Slotsholmen; Bryghuspladsen på Frederiksholm (vest for Slotsholmen) samt pladserne og haverne omkring henholdsvis Trinitatis Kirke, Helligåndskirken, Sankt Petri Kirke og Reformert Kirke. Området rummer endvidere et antal privatejede, offentligt tilgængelige passager gennem bygninger og baggårde, herunder blandt andet Jorcks Passage (mellem Skindergade og Vimmelskaftet )Sankt Petri Passage (mellem Nørregade og Larslejsstræde) og Klostergangen (mellem Læderstræde og Amagertorv).

# Kortlægning

# Kvarterer i Middelalderbyen

Middelalderbyen har mange gennemgående træk, hvoraf det kringlede gadenet, den ældre bygningsmasse, tætheden af butikker og restauranter og det store antal af mennesker i gadebillet kan fremhæves som nogle af de vigtige. Alligevel er der også forskelle på tværs af området, og til dels kan Middelalderbyen beskrives som bestående af flere selvstændige kvarterer med hver deres egenart og atmosfære. Nogle områder rummer historiske funktioner, der har sat præg på et helt kvarter. Nogle områder har et stort antal beboere i forhold til andre områder, mens nogle kvarterer rummer flere eksklusive butikker end andre. Der er ikke alle steder tale om skarpe grænser og tydeligt adskilte kvarterer, men også om mere subtile forskelle, hvoraf nogle er foranderlige og afhænger af konjunkturer og modefænomener, mens andre er bundet i fysiske forhold.

Kvartersinddeling af Middelalderbyen 1:10.000

**1. Nørre Kvarter**
Nørre kvarter har et relativt stort antal beboere, og kvarteret rummer samtidig mange barer og et ret omfattende natteliv, særligt i Vestergade. I kvarterets nordøstlige del findes den dansk-tyske skole Sankt Petri, samt den tyske kirke og en fodgængerpassage med samme navn. Kvarteret har lange, asfalterede gader med smalle fortove, og facaderne er præget af hyppige skift med mindre butikker af forskellig karakter, dog ikke med overvægt på det eksklusive. Det meste af området blev ødelagt af branden i 1795, og store dele af bebyggelsen stammer fra århundredet derefter. Nørre Kvarter rummer hverken gågader eller egentlige pladser, og der er ingen gadetræer. Til gengæld er træer i baggårdene og både små og store beplantninger ved husfacaderne udbredte. Haven omkring Skt. Petri Kirke fungerer som et fredeligt åndehul i kvarteret, og ellers er Ørstedsparken nærmeste nabo mod nord.

**2. Kvarteret nord for Krystalgade**
*(En del af Klædebo Kvarter)*
Kvarteret nord for Krystalgade har en høj andel af beboelse. Gågaderne Rosengården og Fiolstræde rummer en mangfoldighed af butikker og restauranter, men er i dagtimerne præget af en mere stille og mindre eksklusiv stemning end eksempelvis Kompagnistræde og Læderstræde. Store dele af området blev ødelagt under bombardementet i 1807, og mange bygninger er opført i årene umiddelbart efter. Krystalgade har en særlig stemning grundet politiets tilstedeværelse ved synagogen, mens Kultorvet, der forbinder Nørreport Station med Købmagergade, er præget af mange fodgængere. Kvarteret rummer en del grønt i private gårde, men til gengæld er der ingen gadetræer og kun relativt få facadebeplantninger.

**3. Kvarteret omkring universitetet**
*(En del af Klædebo Kvarter)*
Kvarteret ved universitetet har en høj tæthed af beboere, hvoraf næsten halvdelen er studerende. Kvarteret rummer domkirken Vor Frue Kirke og Københavns Hovedbibliotek og har desuden været hjemsted for Københavns Universitetet i hundreder af år, hvilket har sat et tydeligt præg på arkitekturen, hverdagslivet og stemningen i byrummet. Både den nuværende Vor Frue Kirke og de fleste af universitetets nuværende bygninger blev opført efter bombardementet i 1807. I dag er al undervisning flyttet til andre bydele, og Universitetsbiblioteket i Fiolstræde er lukket for studerende. Det tidligere Naturhistoriske Museum i Krystalgade huser universitets administration. Store Kannikestræde rummer stadig en række historiske kollegier og tidligere professorgårde. Mange af dem har grønne haver og gårde, hvis store træer kan ses over murene fra gaden.

**4. Rosenborg Kvarter**
Rosenborg Kvarter har relativt få beboere, og områdets gader fremstår generelt mere rolige end mange andre steder i Middelalderbyen. Der er få butiksfacader på de fleste gadestrækninger, og cykelparkering fylder mindre i byrummet sammenlignet med andre kvarterer. Kvarteret har gennemgået saneringer i 1900-tallet, og blandt andet området omkring Vognmagergade, Landemærket, Nina Bangs Plads og Pustervig har fået tilført markante, moderne bygninger fra forskellige årtier i 1900-tallet. I Landemærket og Åbenrå ses samtidig mange velbevarede huse opført efter branden i 1728. Der findes private parkeringspladser og parkeringshuse i Åbenrå og Vognmagergade og på Nina Bangs Plads. Hauser Plads rummer en af Middelalderbyens få offentlige legepladser. Der er mange større træer i kvarteret, blandt andet omkring Trinitatis Kirke, Hauser Plads, Reformert Kirke og Åbenrå. Umiddelbart nord for kvarteret ligger desuden Botanisk Have og Kongens Have.

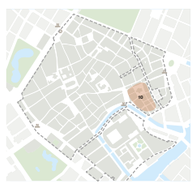
**5. Grønnegadekvarteret**
*(En del af Købmager Kvarter)*
Grønnegadekvarteret er et blandet kvarter med boliger, butikker, restauranter og natteliv, og de mange barer i Gothersgade bidrager også til bylivet. Området undgik begge de store brande i 1700-tallet og bombardementet i 1807, men i sidste halvdel af 1800-tallet, hvor koleraepidemien havde raset i København, blev Grønnegadekvarteret saneret. Mindre gyder og såkaldte "gange" blev revet ned, og et helt nyt kvarter med mondæne huse og bredere gader blev opført mellem Kristen Bernikows Gade og Ny Adelgade. Pistolstræde er i dag det eneste levn fra kvarterets labyrintiske fortid. Ny Østergade har en del gadetræer, og der er ganske kort gåafstand til Kongens Have fra området.

**6. Kvarteret omkring Pilestræde**
*(En del af Købmager Kvarter)*
De smalle gader omkring Pilestræde er præget af stor aktivitet. Både biler, cykler og gående kræver deres plads og gør kvarteret til et til tider hektisk område med mange parkerede cykler og varevogne. Et parkeringshus på hjørnet af Købmagergade og Silkegade bidrager til at trække trafik ind i området. Kvarteret rummer mange mindre butikker, og om aftenen og natten sætter også nattelivet sit præg på bylivet. Mod syd er kvarteret især bebygget med store bygningsvolumener fra slutningen af 1800-tallet og starten af 1900-tallet, hvor en del af området blev saneret, og blandt andet en (nu tidligere) bankbygning i Silkegade og mondæne ejendomme syd for Antonigade blev opført. Kvarterets nordlige ende rummer især mindre og ældre huse, hvor dog Berlingske Medias bygninger i Sværtegade er en markant undtagelse. En enkelt karré rummer en del træer i gården, og på Møntergade er der gadetræer.

**7. Frimands Kvarter**
Frimands kvarter spænder mellem Skindergade, Købmagergade og Strøgets midterste del med Amagertorv, der rummer store kædebutikker og har mange besøgende. Også det bilfri Gråbrødretorv, der har mange bygninger fra første halvdel af 1700-tallet og en høj grad af udeservering, er meget velbesøgt. Jorcks Passage, der forbinder Strøget med Skindergade og Fiolstræde, udgør et helt særligt rum i byen. Kvarterets mindre gader som Valkendorfsgade og Klosterstræde er mere stille og rummer færre og mindre butikker og restauranter. Pladsen omkring Helligåndskirken rummer blandt andet en legeplads og udgør et fredeligt, grønt åndehul med store træer midt på Strøget. Også Gråbrødretorv og Købmagergade har flere træer.

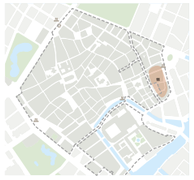
**8. Kvarteret mellem Stormgade og Vestergade**
*(En del af Vesterkvarter)*
Kvarteret har et relativt lille antal beboere og er sammensat af mange forskellige funktioner. Området grænser op til Rådhuspladsen og til den vestlige ende af Strøget. Gågadeforløbet i Mikkel Bryggersgade er desuden meget velbesøgt og rummer blandt andet en biograf, og kvarteret er også præget af stemningen omkring retsbygningen på Nytorv. Kvarterets sydlige ende gik fri af branden i 1795 og rummer enkelte bygninger fra 1600-tallet. Der er få træer og andre planter i kvarteret.

**9. Kvarteret mellem Strøget og Slotsholmskanalen** *(Snarens Kvarter og en del af Strand Kvarter)*
Områdets vestlige del, mellem Nybrogade og Strøget, rummer en høj grad af beboelse, mens den østlige del er mindre tæt beboet. Områdets stemning er præget af det store publikum på Strøgets midterste del, der rummer mange store kædebutikker, og af Strædet, der rummer flere mindre butikker og mange caféer med udeservering. En del af området omkring de brolagte gader Magstræde og Snaregade gik fri af branden i 1795 og rummer bygninger fra første del af 1700-tallet. Kvarterets øvrige gader har smalle fortove, parkerede biler og store mængder af cykelparkering. Slotsholmskanalen og de nyanlagte pladser og promenader fungerer som et rekreativt område med nærhed til vandet, mens Højbro Plads, der i dag er omkranset af kørende trafik, især er præget af udeservering, markeder og events. Både promenaderne og Højbro Plads har mange træer, mens kvarterets mindre gader er præget af facadebeplantning.



**10. Kvarteret omkring Nikolaj Kirke**
*(En del af Øster Kvarter)*
Kvarteret rummer en stor andel af beboelse og et antal mindre butikker samt enkelte, større kontorbygninger af nyere dato. Nikolaj Kirke og pladsen omkring kirken er omdrejningspunkt for kvarteret, der mod Højbro Plads og Strøget er velbesøgt, mens gaderne mod syd er mere rolige. Karreerne i området er små og præges af hyppige facadeskift. De fleste bygninger er opført efter branden i 1795. Nikolaj Plads er en grøn lomme i byen, hvor både store træer og mindre beplantninger bidrager til en rolig atmosfære. Pladsen rummer også en legeplads og udeservering. Store mængder af cykelparkering langs pladsens kant samt kørebane på flere sider adskiller pladsen fra omgivelserne.





**11. Kvarteret omkring Laksegade og Lille Kongensgade** *(En del af Øster Kvarter)*
Kvarteret omkring Laksegade og Lille Kongensgade er især præget af Strøget, stormagasinet Magasin og Danske Banks hovedkvarter omkring Laksegade. Der er relativt få beboere i området. Den nordlige del, omkring Lille Kongensgade, er præget af aktiviteterne og bylivet fra bl.a. Strøget og Magasin og rummer mange butikker og beværtninger. Den sydlige del, omkring Laksegade, er mere stille, da de fleste bygninger i dag rummer ren bankvirksomhed uden kundeadgang. Danske Bank forventes dog at fraflytte området inden for de kommende år, hvilket kan forventes at medføre forandringer i kvarteret. Både den nordlige del af kvarteret, omkring Lille Kongensgade, og den sydlige del i Vingårdstræde rummer bygninger fra 1600-tallet. Danske Banks bygninger i området ved Laksegade er opført løbende efter branden i 1795, hvor denne del af området blev raseret, og Magasins karakteristiske hovedbygning mod Kongens Nytorv er opført i slutningen af 1800-tallet. I 1930'erne gennemførtes et gadegennembrud gennem områdets vestside, der resulterede i anlæggelsen af Bremerholm – i forlængelse af Kristen Bernikows Gade, der på tilsvarende vis var blevet ryddet og udvidet i slutningen af 1800-tallet. Flere af bygningerne i Bremerholm er opført som store, ensartede facader, der tydeligt adskiller sig fra de ældre dele af byen.

**12. Slotsholmen**
*(En del af Strand Kvarter)*
Slotsholmen var i sin tid en mindre ø ved navn Strandholm, og her anlagde Absalon sin borg i 1167, da han fik overdraget byen. Siden er øen vokset betragteligt og opleves i dag næsten som en integreret del af fastlandet, kun adskilt af Slotsholmskanalen, der krydses af intet mindre end 10 broer, inklusive en midlertidig gangbro ved Søren Kierkegaards Plads. Alligevel opleves Slotsholmen som relativt utilgængelig, blandt andet fordi øen er omgivet af trafikerede veje, og fordi der kun findes et fåtal af offentlige, åbne passager på kryds og tværs af øen. Slotsholmen er præget af store og monumentale bygninger, som er opført i forskellige epoker siden 1600-tallet, og de fleste rummer museer, ministerier og andre offentlige institutioner. Der er stort ingen beboelse og ingen synlige butikker og restauranter i området, og Slotsholmen opleves blandt andet derfor som meget stille i forhold til den øvrige Indre by. Det Kongelige Biblioteks grønne have, der oprindeligt var et bassin til udrustning af krigsskibe, udgør for mange en skattet oase, der som et af få grønne steder i Indre by giver mulighed for at finde ro.

**13. Frederiksholm**
*(En del af Vester Kvarter)*
Kvarteret ligger mellem Frederiksholms Kanal og Vester Voldgade og blev anlagt på opfyld i sidste halvdel af 1600-tallet. Området, der deler navn med flere andre steder i København, har et regelret gadenet, hvor Ny Vestergade udgør en vigtig visuel forbindelse på tværs af kvarteret til Christiansborg. Promenaden langs Frederiksholms Kanal fungerer som et rekreativt område og en god forbindelse for bløde trafikanter med nærhed til vandet og udsigt til Slotsholmens arkitektur. Området har en relativt lav grad af beboelse og er præget af Nationalmuseets store kompleks i den nordlige ende, mens den midterste del især består af etageejendomme fra 1700-tallet og 1800-tallet. I områdets sydlige ende dominerer til dels den mindre skala omkring Borups Højskole og Fæstningens Materialgaards historiske bygninger, mens det nyere byggeri BLOX sætter et markant punktum for kvarteret ved overgangen til havnen. For enden af Frederiksholm udgør Lille Langebro en attraktiv forbindelse over havnen for bløde trafikanter.

**14. Kvarteret langs Vester Voldgade**
*(En del af Vestervold Kvarter)*
Kvarteret spænder mellem Vester Voldgade og H. C. Andersens Boulevard og præges af mondæne karrébebyggelser samt af Københavns Rådhus og Rådhuspladsen. Området rummer desuden Københavns Museum og folkeskolen Den Classenske Legatskole og har et relativt lille antal beboere. Området blev anlagt efter sløjfningen af voldene, der nåede til Vestervold i 1885, og hele kvarteret er således opført inden for ganske få år i 1890'erne. Vester Voldgade blev i 2010'erne omlagt med en bred promenade og nye træer, og biltrafikken er kraftigt reduceret, hvilket har bidraget til at knytte kvarteret tættere til området på Frederiksholm.

Kortlægning

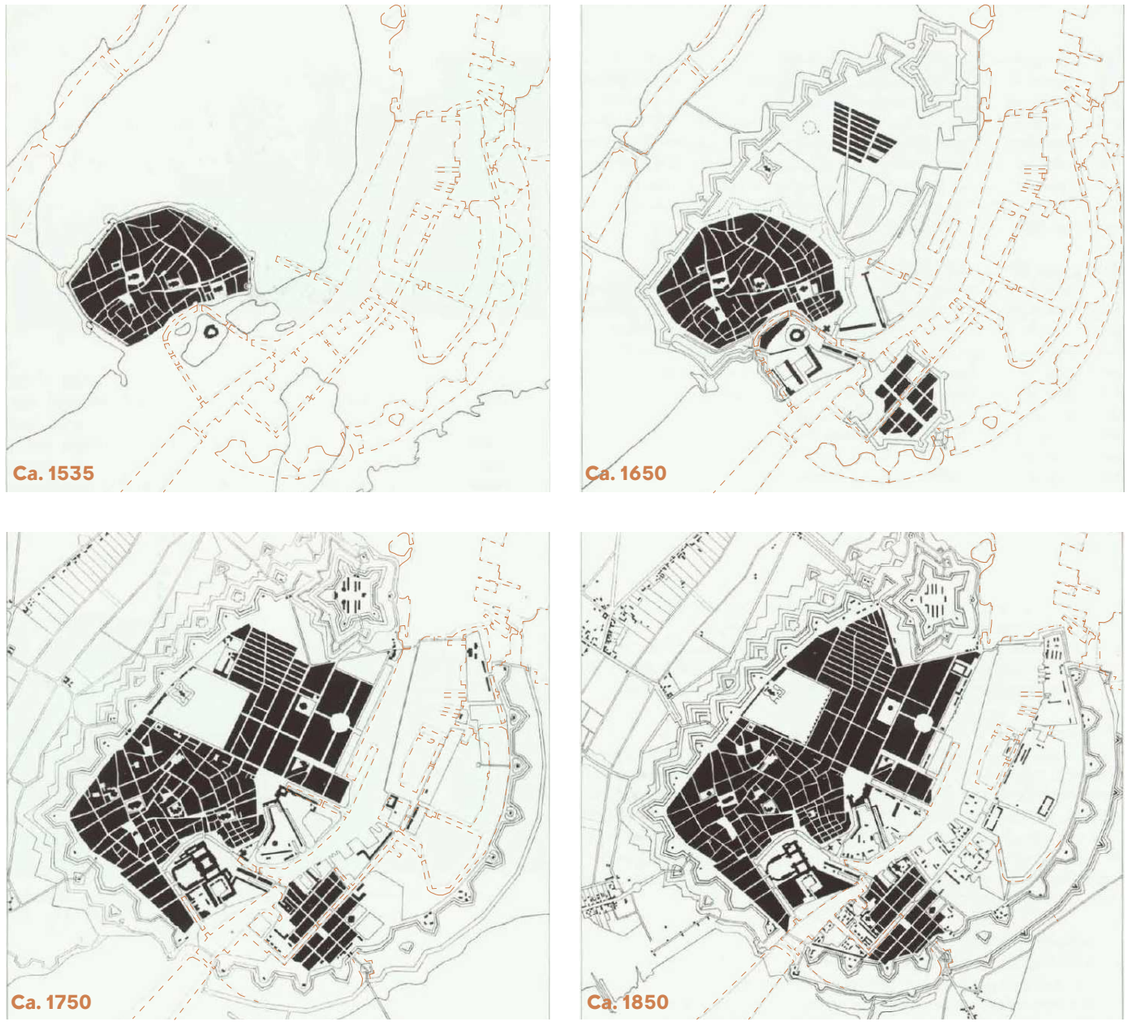
# Egenart og kulturarv

Middelalderbyen har en særlig stemning og karakter. Denne del af København er rig på kulturhistorie og spor af historiske hændelser. Under nutidens asfalt og mursten findes talrige arkæologiske lag, og hver gang der graves og bygges i Middelalderbyen, dukker ny viden om fortiden frem.

En række af særligt definerende træk og hændelser har bidraget til at skabe den struktur og de rumlige oplevelser, der præger Middelalderbyen i dag. Nogle af disse fortællinger er skjult for øjet, mens andre kan aflæses i byrummene og bygningerne, hvis man ved, hvor man skal lede. Enkelte steder er specifikke fortællinger trukket frem og formidlet ved hjælp af fysiske greb som markeringer i belægninger, mindetavler og monumenter.

# Orienteringen mod vandet

Øst for Højbro Plads, i ly af en gruppe af øer, lå i fortiden et færgested. Den naturlig havn mellem Sjælland og Amager, der oprindelig havde en noget andet form end i dag, gjorde placeringen attraktiv for bydannelse. I 1100-tallet forærede kongen byen til Biskop Absalon, der opførte sin borg på den ø, der siden udviklede sig til den nuværende Slotsholmen. Vandlinjen har gennem tiden skiftet placering som følge af, at byen er vokset ved opfyld, og øerne er efterhånden blevet stort set landfaste. Kun Slotsholmen er i dag en ø, men opleves knap som sådan, grundet de mange broer og det stærkt indsnævrede vandrum i Slotsholmskanalen. I alt 10 broer forbinder i dag Slotsholmen med omgivelserne. Endnu en bro lå tidligere for enden af Knabrostræde, men denne blev nedtaget i 1726. Kanalen omkring Slotsholmen er et definerende træk for Middelalderbyen og et karakterfuldt rekreativt rum for bydelen, ligesom forbindelsen til havnen er vigtig for byen som hele. De oprindelige færgested ved Højbro Plads er i dag afløst af en anløbskaj for turistbåde – en detalje, der rummer en større fortælling om havnens udvikling fra oprindelig handel, over militær og industri, til det oplevelsesbaserede kultur- og fritidsliv, som præger både havnen og Middelalderbyen i dag.




FIGUR 01 Rekonstruktion af Middelalderbyen ca. 1750, tegnet på basis af Carl Bruuns opmålinger. Gengivet fra Bydelsatlas Indre By/Christianshavn. Indtegnet på nyere kort (vist med stiplet linje).

Gammel Strand (1841). Billedet gengiver et daguerreotypi, taget af den tyske daguerreotypist, Neubourg. Kreditering: Københavns Museum

Gammel Strand (2021). Foto: Troels Heien.

# Fæstningsringen og byportene

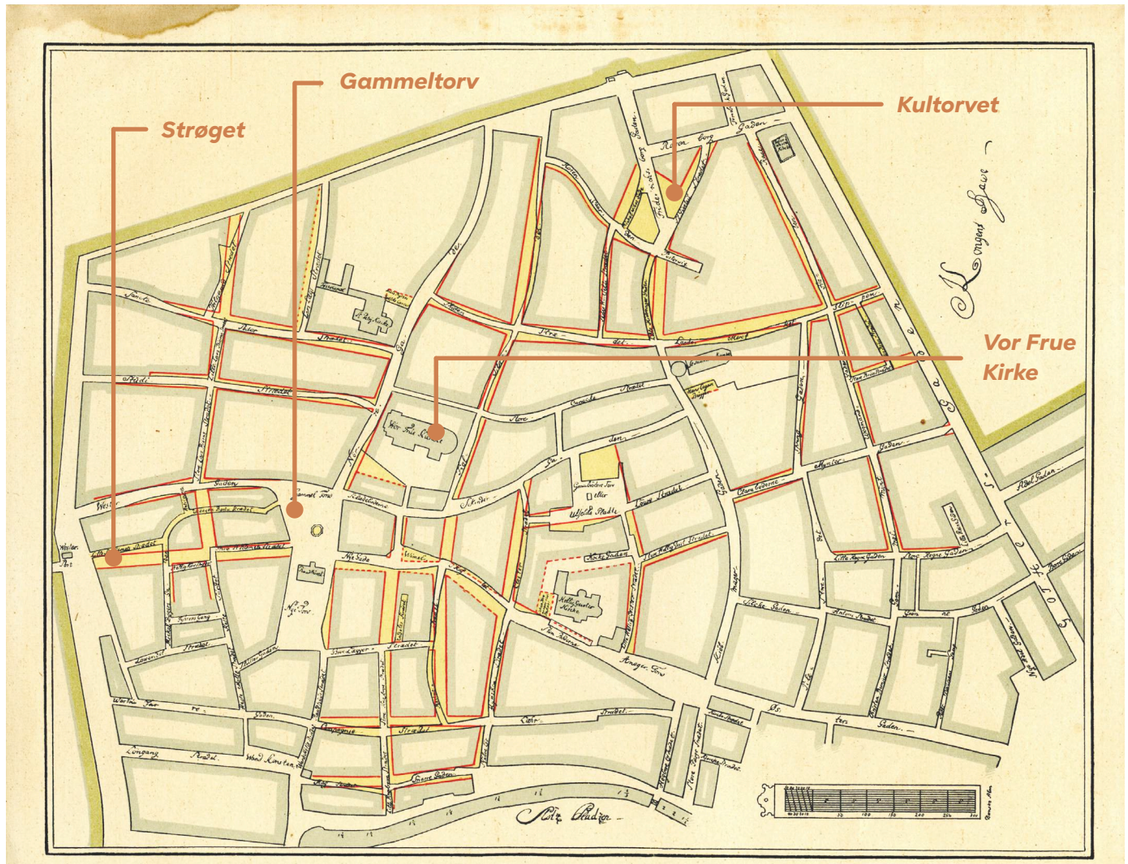
Fæstningsringen omkring Middelalderbyen fulgte i 1500-tallet omtrent forløbet ved Vester Voldgade, Nørre Voldgade og Gothersgade. Tre byporte gjorde det muligt at bevæge sig ind og ud af byen i dagtimerne. Nørregade var hovedvejen fra porten mod nord, mens Østergade og Vestergade udgjorde hovedfærdselsårerne fra portene mod øst og vest. Portene til middelalderens København var altså placeret de samme steder, som nutidens metrostationer ved henholdsvis Kgs. Nytorv, Nørreport og Rådhuspladsen – der i dag således igen fungerer som indgange til Middelalderbyen for besøgende udefra.
Ud over de officielle porte har der eksisteret i hvert fald to eksklusive adgange til kongelig brug - såkaldte løngange - ved henholdsvis Kongens Have og vest for Christiansborg (i dag Løngangstræde og Lønporten). Befæstningen omkring byen blev løbende forbedret og udbygget i takt med udviklingen af den militære teknologi, og byportenes nøjagtige placering ændrede sig tilsvarende. Både befæstningen og byen blev efter Christian d. 4's planer udvidet mod nord og øst, og Christianshavn og Frederiksstaden blev anlagt i hhv. 1600- og 1700-tallet. Da Københavns befæstning blev nedlagt og byportene fjernet i midten af 1800-tallet, medførte det meget store forandringer for byen. Bevægeligheden blev friere, brokvartererne blev opført, og trængslen i Middelalderbyen, der havde oplevet en heftig befolkningstilvækst i årtierne forinden, kunne mindskes. Fra midten af 1800-tallet til begyndelsen af 1900-tallet førte en ambitiøs helhedsplan og store investeringer til, at byen fik en perlerække af parker, museer, forlystelser og monumentale offentlige institutioner på det tidligere voldanlæg omkring den indre by. Af parker kan nævnes Østre Anlæg, Botanisk Have, Ørstedsparken og Tivoli – hvoraf de to sidste i datiden endda var forbundet af endnu en park, Aborreparken, der siden er nedlagt. Museer tæller blandt andet Statens Museum for Kunst, Geologisk Museum, Botanisk Haves væksthus, Ny Carlsberg Glyptotek og det daværende Kunstindustrimuseum på hjørnet af Tivoli (i dag kaldet H.C. Andersen Slottet). Desuden opførtes Københavns Rådhus, Kommunehospitalet, Astronomisk Observatorium og den daværende Polytekniske Læreanstalt i Sølvgade.

Nørreport 1807 - Parti ved Nørreport indenfor volden set fra øst. Illustration af Eckersberg. Kreditering: Københavns Museum.

FIGUR 02 Fæstningsringens og portenes placering, 1:20.000.

# Det middelalderlige gadenet

Et af Middelalderbyens mest definerende træk er i dag de smalle, lidt labyrintiske gadeforløb. Med tiden er der foretaget både vejudvidelser og gadegennembrud på mange strækninger, blandt andet fordi flere omfattende brande i 1700-tallet gav anledning til at anlægge nye strukturer. Siden blev talrige smøger og såkaldte "gange" med særlig tæt beboelse saneret bort. Fortidens byrum, gårde og gader har altså mange steder været langt tættere end de er i dag. Alligevel er det karakteristiske gadenet og den relativt lille skala i dag stadig tydelige træk, der adskiller bydelen fra det øvrige København. Et antal såkaldte passager, blandt andet Klostergangen og Jorcks Passage, som er opført længe efter middelalderen, bidrager med ganske særlige oplevelser. Mange gadenavne i Middelalderbyen har holdt ved i århundreder og henviser flere steder til de funktioner, der historisk har præget de enkelte steder.




FIGUR 03 Kortet fra 1730 viser gadestrukturer fra før den store brand i 1728 - samt forslag til, hvordan gadenettet skulle reetableres efter branden. Flere gader blev udvidet, mens også helt nye pladser og gader kom til - blandt andet Kultorvet og Frederiksberggade (Strøgets vestlige ende, mellem Rådhuspladsen og Gammeltorv). Kreditering: Københavns Stadsarkiv. Med mørkerød farve er tilføjet stednavne.

Indgangen til Wismars Gang, set fra Gammel Mønt (1907). Wismars Gang blev nedrevet i 1907. Kreditering: Københavns Museum.

# Pladser, kirkegårde og haver

Middelalderbyens pladser skaber en række af pauser i forløbet af smalle gader og stræder, hvor ophold af både kommerciel, organiseret og mere uformel karakter kan finde sted. Historisk set har byens pladser groft sagt haft to hovedformål – de har enten været steder for handel, eller de har fungeret som begravelsespladser. På Gammeltorv og Nytorv, hvor rådhuset lå i midten, fandt desuden henrettelser sted helt op i 1700-tallet. Middelalderbyens kirkegårde blev endeligt sløjfet i starten af 1800-tallet, og de tidligere kirkegårde omkring blandt andet Trinitatis, Vor Frue og Nikolaj Kirke er i dag integreret med de omgivende gader og fungerer som belagte pladser. Arealerne omkring Helligåndskirken og Sankt Petri Kirke har fortsat omgivende mure, som adskiller kirkepladsen fra omgivelserne. Som kortet fra midten af 1700-tallet antyder, har fortidens København antagelig været relativt grøn - blandt andet har nyttehaver til områdets beboere været udbredte.

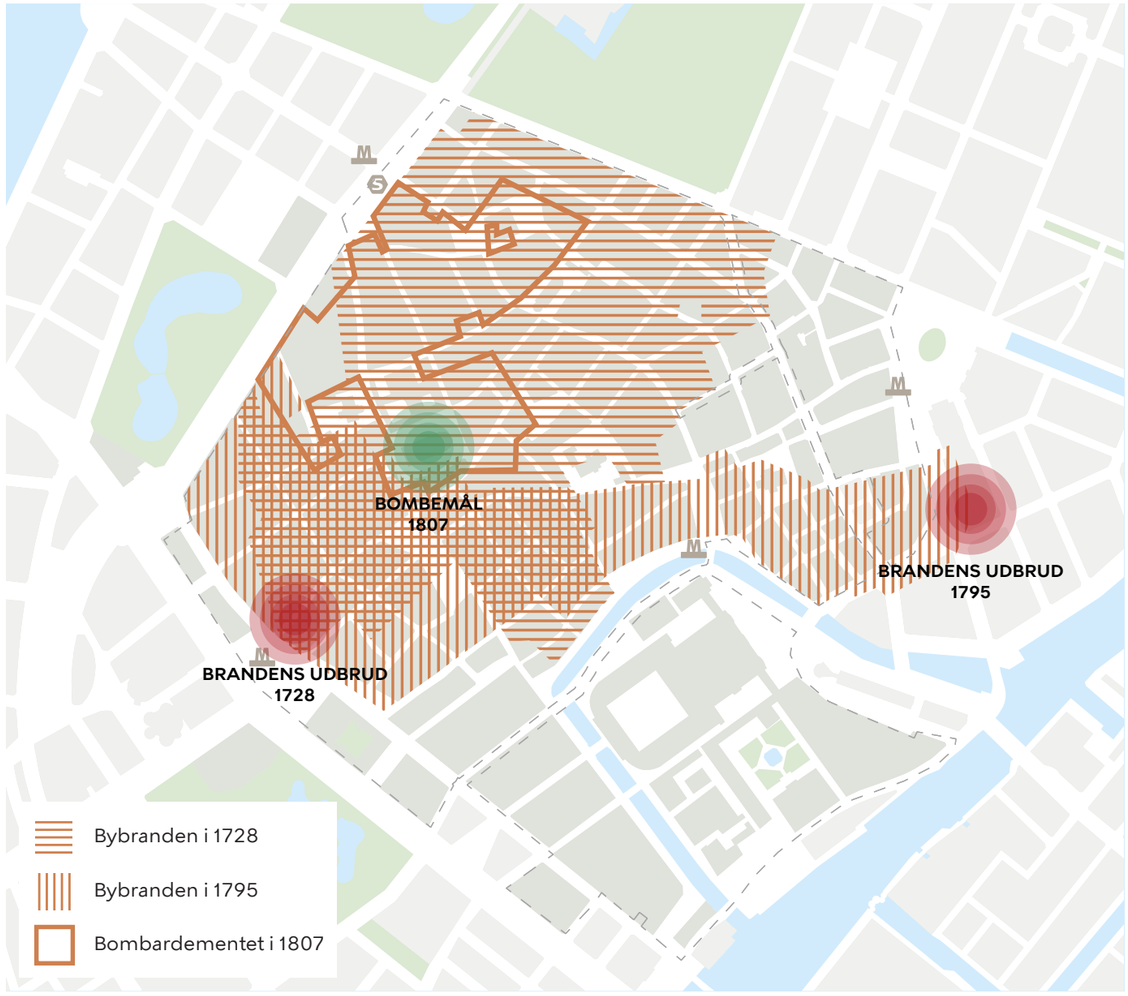
FIGUR 04 Klædebo Kvarter med Vor Frue Kirke, Kultorvet og Nørreport - Geddes kort, 1757. Kreditering: Københavns Stadsarkiv. Med orange farve er tilføjet stednavne samt stiplinger og beskrivelser, som viser eksempler på henholdsvis handelsplads, kirkegård og haver.

Slagterboder ved Nikolaj Tårn (ca. 1905). Nikolaj Kirke brændte i 1795, og sognet blev opløst i 1805. Pladsen omkring kirken blev indtaget til andre formål. Kirkebygningen blev siden genopbygget i 1915-1917. Kreditering: Københavns Museum.

Torvehandel på Gammeltorv foran Caritasspringvandet (ca. 1890). I baggrunden Vor Frue Kirkes tårn. Kreditering: Københavns Museum.

# Københavns bybrande og bombardementet

I 1728 og igen i 1795 blev København ramt af to meget omfattende brande. I 1807 udløste det britiske bombardement af København, i forbindelse med Englandskrigene, en tredje stor brand. Tilsammen ødelagde de tre hændelser næsten samtlige af Middelalderbyens bygninger og gjorde store dele af befolkningen hjemløse. Der er derfor kun få bygninger i Middelalderbyen, som går længere tilbage end 1728. Brandenes ødelæggelser gav anledning til, at gadeforløbene flere steder blev udvidet og tilpasset nye behov, og en del af Middelalderbyens pladser, herunder Kultorvet og Højbro Plads, blev skabt efter de store brande i 1700-tallet. Efter branden i 1728 blev de karakteristiske "ildebrandshuse" med deres gavlkviste og festlige farvesætning opført i stort antal. I dag ses de blandt andet på Gråbrødre Torvs sydside og i den østlige ende af Landemærket. I blandt andet Vestergade findes et eksempel på velbevarede facadeforløb af bygninger opført umiddelbart efter branden i 1795. Fiolstrædes nordlige ende rummer eksempler på velbevarede bygninger opført i første halvdel af 1800-tallet, efter bombardementet.




FIGUR 05 Brandenes udbredelse i København, 1:10.000.

FIGUR 06 Udsnit af Strand Kvarter - Geddes kort, 1757. Kreditering: Københavns Stadsarkiv. På kortet er indsat maleri af G.L. Lahde (1765-1833): Branden i København d. 5. juni 1795 med Amagertorv, set imod Østergade og Nicolai, hvis spir allerede er sunket. Kreditering: Københavns Museum. Med orange farve er tilføjet beliggenhed for Nikolaj Kirke samt synsvinkel og placering af maleriets motiv på kortet. Den stiplede linje markerer karreen, der lå mellem Amagertorv og Højbro indtil branden i 1795. Pladsen blev friholdt for byggeri efter branden og kendes i dag som Højbro Plads.

# Sygdomsepidemier, sanering og modernisering

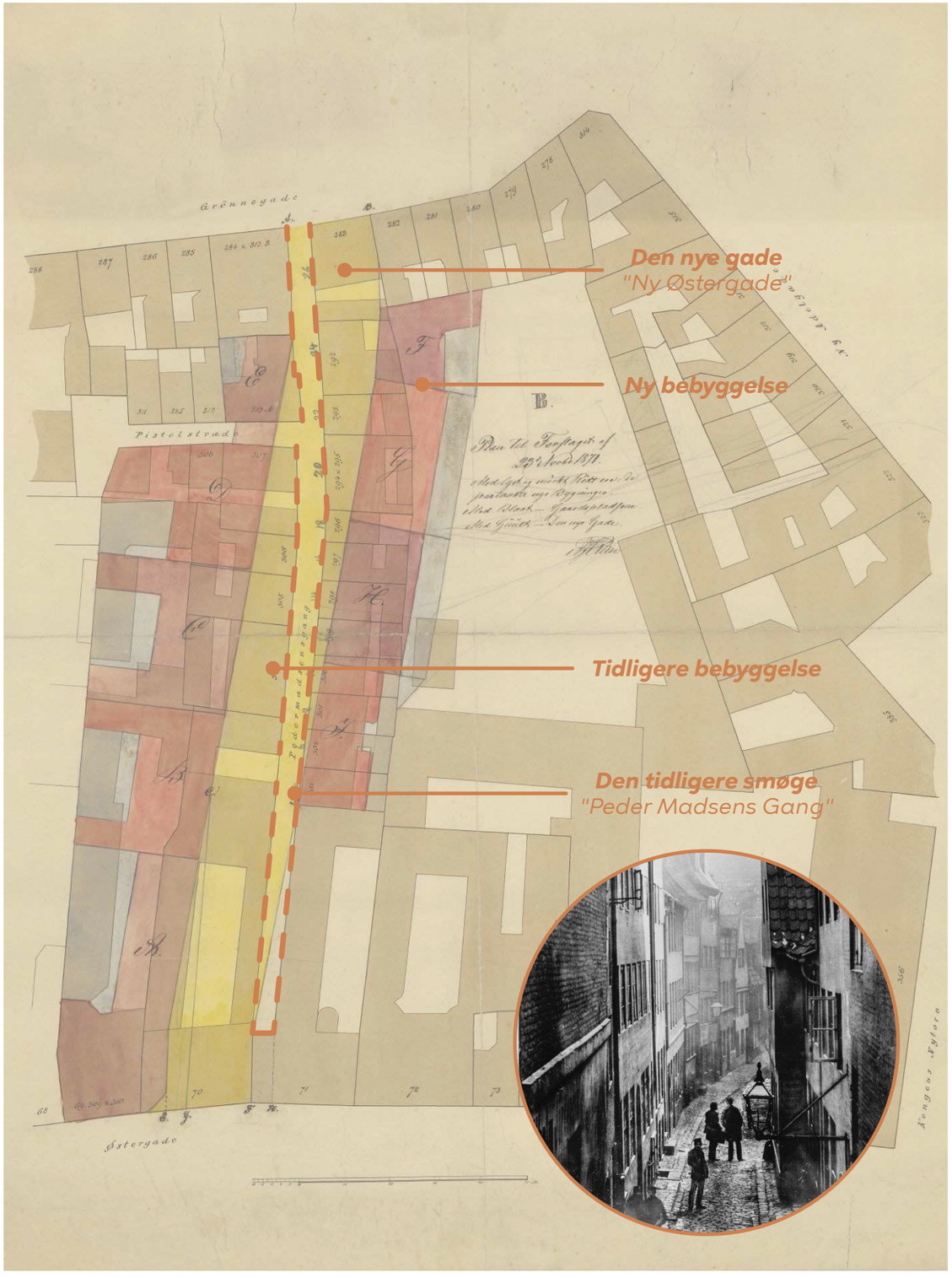
Gennem Middelalderen og helt op i 1700-tallet var København, ligesom store dele af verden i øvrigt, plaget af tilbagevendende pestepidemier. Pesten tog ad flere omgange livet af store dele af befolkningen, hvilket satte sit præg på livet i byen. Man blev dog efterhånden mere bevidst om at begrænse smitten gennem karantæner og isolation af syge, men i København var det vanskeligt. Folk boede tæt, og hygiejneforholdene var dårlige, og selv ved de sene udbrud i henholdsvis 1654 og 1711 mistede en tredjedel af Københavns indbyggere livet. Der måtte anlægges flere kirkegårde mellem husene til at rumme de mange døde, og der blev opstillet regler for, hvordan og hvor hurtigt de døde skulle håndteres og begraves. I 1805 blev det endelig helt forbudt at begrave mennesker inden for voldene, og kirkegårdene omkring Middelalderbyens kirker blev sløjfet. I 1853 ramte koleraepidemien København. En voksende bevidsthed og viden om hygiejne gjorde, at koleraepidemien blev medvirkende til store forandringer i byen, blandt andet i form af forbedret vandforsyning og kloakering.

Da fæstningsringen blev opløst i midten af 1800-tallet, og det blev muligt for byen at brede sig uden for voldene, blev det også muligt at rydde op og tynde ud i de tætteste kvarterer i den gamle by, hvor boligforholdene var kummerlige, og hvor fattigdom, sygdom og sociale problemer var dominerende. Særligt Middelalderbyens østligste del, der havde undgået de store brande i 1700-tallet og bombardementet i 1807, og som derfor ikke var blevet påtvunget en løbende modernisering, blev anset for utidssvarende og saneringsmoden. Et stort antal stræder og såkaldte "gange" fra 1600-tallet, med en bredde på ned til tre meter mellem husfacaderne, blev ryddet og omlagt til nye, imposante gader. Eksempler er Ny Østergade og Kristen Bernikows Gade, hvor blandt andet tidens nye dille, stormagasinerne, skød frem i slutningen af 1800-tallet. De gennemgribende saneringer fortsatte langt op gennem 1900-tallet, hvor mange anså de ældre bebyggelser for værdiløse og uadskillelige fra de sundhedsmæssige og sociale problemer, der havde præget kvartererne gennem tiden.

Gårdinteriør fra Grønnegade 21 (ca. 1905). Brolagt gårdsplads med slidte huse og lokummer. Kreditering: Københavns Museum.

Gårdinteriør, Gammelmønt 31 (1922). Kreditering: Københavns Museum.





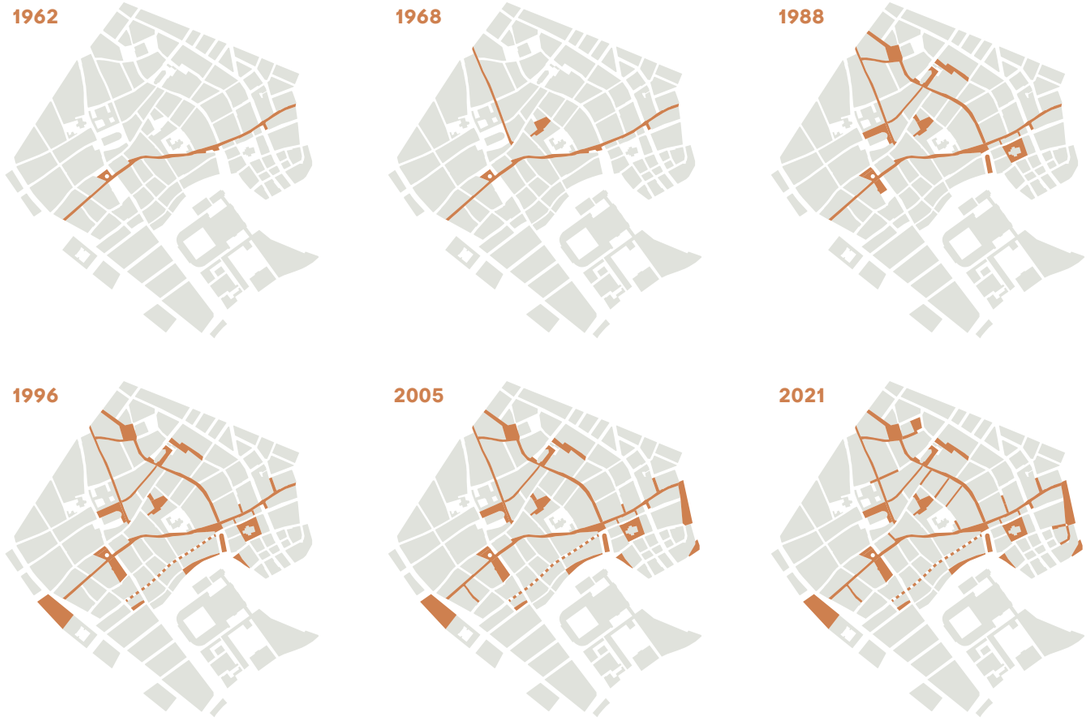

FIGUR 07 Kort over området mellem Østergade og Grønnegade med "Peder Madsens Gang". Plan for sanering af området og nedlæggelse af Gangen, 1871. Vist med gult er den nye gade "Ny Østergade" og med lyserød er vist forslag til nye bebyggelser. Indsat på kortet er foto af Peder Madsens Gang, 1870. Kort: Københavns Stadsarkiv. Foto: Københavns Museum. Med orange farve er tilføjet beliggenheden for Peder Madsens gang (stiplet) samt forklarende tekst. Siden blev også Hovedvagtsgade ført gennem områdets østlige del. Pistolstræde, som ses til venstre på kortet, eksisterer endnu i dag.

# Bilernes udbredelse og gågadernes tilblivelse

Bilen blev et udbredt transportmiddel op gennem 1900-tallet. I 1915 blev betalingsbommene i byens periferi nedlagt, og det blev gratis at køre ind i den indre by. Over de næste årtier blev det økonomisk muligt for flere og flere at købe en bil, og bilerne gjorde gradvis krav på stadig mere af pladsen i Middelalderbyen. Saneringstanken fik derfor også endnu et godt argument i ryggen, for ved nedrivning af historiske kvarterer og bygninger blev det muligt at anlægge bredere veje, som Bremerholm fra 1930'erne er et eksempel på. Ved nybyggeri kunne der også indbygges parkeringskældre. Samtidig blev mange af byens pladser, som før havde haft en sammenhængende belægning med blandet trafik, omdannet med bredere og mere tydeligt adskilte kørebaner, og mange af Middelalderbyens pladser blev simpelthen udlagt som parkeringspladser. Omlægningen til biltrafik medførte generelt, at Middelalderbyens belægninger i stor stil blev ændret fra brosten til asfalt.

I 1960'erne opstod en voksende bevidsthed om de ulemper, der fulgte af at indrette byens rum på bilens præmisser. Den første gågade blev indviet på Strøget i 1962 og var dengang verdens længste gågade. I 1968 blev bilerne fjernet fra Gråbrødre Torv, og siden fulgte Købmagergade, Fiolstræde og en række andre pladser og stræder. Samtidig fik cyklen over de næste årtier tiltagende vind i sejlene som et alternativ til bilen i København.

På en kommunal tegning af Gråbrødretorv fra 1977 optræder det eksotiske begreb "friluftsservering", der i datiden var et ret uvant fænomen i dansk sammenhæng. Siden er interessen for at tage ophold og indtage mad og drikke i byens rum vokset betragteligt, og turismen er som i mange andre byer også vokset i København.




FIGUR 08 Gågadernes udvikling 1962-2021. Kortene viser, hvordan flere pladser og gader i det indre København gradvist blev gjort fri for biltrafik, efter at den første gågade blev indviet på Strøget i 1962.

Parkering på Gråbrødretorv (1967). Kreditering: Københavns Stadsarkiv.

Ophold på Gråbrødretorv (1979). Kreditering: Københavns Museum.

# Belægning og materialer

Middelalderbyen er kendetegnet ved en pallette af forskellige belægninger, der understøtter bylivet, arkitekturen og trafikken på det enkelte sted. Belægningerne bidrager til at sikre en æstetisk sammenhæng og skabe variation i oplevelser på tværs af området. Pladser er hovedsagelig udført med granitbelægninger i høj kvalitet og med mange detaljer, som understreger de ofte prominente, historiske bygninger omkring pladserne. Mange gader er i dag belagt med asfalt. Det typiske "københavnerfortov" med betonfliser og chaussésten er til stede på de fleste gader og bidrager til at sikre god tilgængelighed, skabe tydelig adskillelse mellem fodgængere og øvrige trafikanter og skabe æstetisk sammenhæng på tværs af området som helhed. Undtagelserne er især gågaderne, der for de flestes vedkommende er anlagt med flisebelægning på midten og med bånd af chaussésten og bordursten, der formidler overgangen til facaden. Disse bånd spiller fint sammen med de linjer, der findes i københavnerfortovet. Et mindre antal gader i området er belagt med brosten, som det ses i blandt andet Snaregade og Magstræde, hvor den komplette granitbelægning indgår i et fint samspil med de historiske huse og bidrager til en rolig atmosfære. På mange andre gader gemmer fortidens brosten sig umiddelbart under asfalten og vil kunne findes frem igen. I de senere år er promenaderne langs Gammel Strand og Frederiksholms Kanal anlagt på ny med brosten. Brosten og anden granitbelægning er anvendt på blandt andet Vestergade og Ny Østergade til at dæmpe trafikkens hastighed og skabe særlig opmærksomhed ved gadekryds. Brostensoverkørsler er et hyppigt indslag i københavnerfortovene, hvor de markerer bygningernes portåbninger.

FIGUR 09 Typer af belægninger i Middelalderbyen 1:8.000 (2022)

Eksempel på "Anden belægning" på en af Middelalderbyens pladser. Her Amagertorv med sin særlige granitstensbelægning (2022) Foto: Københavns Kommune

Mange af Middelalderbyens gader er belagt med asfalt og det klassiske københavnerfortov med brostens belagt overkørsler foran porte (2021) Foto: Troels Heien

Brostensbelægning i Magstræde er med til at understrege egenarten og de særlige bygningsfacader (2014) Foto: Ursula Bach

Her ses Strædet med den typiske gågadebelægning (2021) Foto: Troels Heien

Brolægning bruges flere steder i Middelalderbyen til at dæmpe trafikkens hastighed (2022) Foto: Københavns Kommune

Eksempel på brolagt plads med Domhuset i baggrunden på Nytorv (2022) Foto: Københavns Kommune

# Bevaring og sikring af kulturhistorie

I midten af 1900-tallet begyndte en strømning mod saneringstrangen forsigtigt at vinde frem, og i 1964 blev en byplanvedtægt for karréen mellem Landemærket og Åbenrå vedtaget med krav om bevaring af den eksisterende bebyggelse – dog samtidig med, at tilsvarende huse i de omkringliggende gader stadig blev revet ned. Et planlagt gadegennembrud i Vestergade og Skindergade fra 1950'erne, som ville have betydet nedrivning af en række historiske huse og etablering af ganske anderledes byrum, blev ikke realiseret. Siden har interessen for fredning og bevaring af historiske huse og bevidsthed om værdien af Middelalderbyens gadestruktur vundet endnu mere terræn, og der findes bevarende byplaner og lokalplaner for en del af Middelalderbyen, ligesom mange bygninger i området er fredede. Samtidig er ønsket om at tilpasse arkitekturen til de historiske miljøer, når der bygges nyt, mere fremtrædende i dag end for hundrede år siden – selvom det fortsat diskuteres, om hensynet bliver taget på den rigtige måde. I begyndelsen af det 21. århundrede er Middelalderbyen udpeget som kulturmiljø og som et område, hvor der ikke må bygges højhuse. Skiftende tiders syn på sanering og bevaring har medført, at der i dag findes bygninger fra stort set ethvert årti siden midten af 1600-tallet i Middelalderbyen, mens dele af enkelte bygninger går endnu længere tilbage.

Landemærket (1968). Kreditering: Københavns Museum.

Nedrivning af samme bygninger på Landemærket - og kritisk påskrift på byggehegnet (1969). Kreditering: Københavns Museum.

Bevarede bygninger fra første halvdel af 1700-tallet (såkaldte "ildebrandshuse"). Landemærket (2021). Foto: Troels Heien

# Formidling af kulturhistorie

Middelalderbyen er særdeles rig på historiske fortællinger. Nogle af disse fortællinger kan udelukkende opleves og forstås, hvis man søger sin viden på forhånd, mens andre er trukket frem og formidlet mere eller mindre tydeligt i byens rum. Nogle fortællinger er bevidst trukket frem, mens andre er formidlet gennem mangeårige gadenavne, der henviser til tidligere aktiviteter på stedet – som det eksempelvis er tilfældet med Teglgårdstræde og Vingårdstræde. De formidlingsgreb, der bevidst er anvendt i byrummene, er blandt andet monumenter og statuer, som Fiskerkonen på Gammel Strand og Absalon på Højbro Plads er eksempler på. Middelalderbyen rummer også en del markeringer i belægninger på især pladserne og især mange mindetavler på husfacader. Formidlingen spænder her fra det meget subtile – som den lidt indforståede markering på Gråbrødretorv af stedet, hvor skamstøtten for Corfitz Ulfeldt tidligere stod – til det mere eksplicitte, som de talrige mindetavler på Middelalderbyens husfacader, der forklarer, hvem der tidligere har boet i det pågældende hus. Bemærkelsesværdigt nok er nogle af bydelens store fortællinger, som er fremhævet på de foregående sider, kun svagt aflæselige i byens rum i dag. Blandt andet er fortællingen om fæstningsringen og byens tidligere porte relativt vanskelig at vriste ud af Middelalderbyens nuværende byrum, hvis ikke man ved, at de findes. Også fortællingerne om byens tre store brande er skjult for det blotte øje og forstås umiddelbart kun, hvis man evner at aflæse i områdets arkitektur, hvornår de forskellige bygninger er opført.

Fiskerkonen på Gammel Strand (2021). Foto Troels Heien

Nulpunktsstenen på Rådhuspladsen som markerer hvor Vesterport tidligere lå (2022) Foto: Københavns Kommune

Gadeskilt på Vingårdstræde (2022) Foto: Københavns Kommune

Tavle på ildebrandshus på Gråbrødretorv (2022) Foto: Københavns Kommune

Markering i belægningen på Nytorv viser hvor Rådhuset tidligere lå placeret (2022) Foto: Københavns Kommune

Markering af skamskøtten for Corfitz Ulfeldt på Gråbrødretorv (2022) Foto: Københavns Kommune

Mindetavle på Niels Bohrs tidligere bolig, Ved Stranden (2021)

Absalons statue på Højbro Plads (2022) Foto: Københavns Kommune

Foto Troels Heien

## Kortlægning

# Kultur-, erhvervs- og hverdagsliv

Bylivet i Middelalderbyen er måske det mest intense byliv i København og i hele landet. Middelalderbyen bruges af mange forskellige mennesker, der besøger, arbejder, går i daginstitution og skole eller bor i området. Middelalderbyen rummer institutioner af national og international betydning, som Christiansborg og de store museer på og omkring Slotsholmen, der tiltrækker besøgende fra ind- og udland. For mange turister er arkitekturen og det varierede byliv i området også i sig selv en attraktion.
Udbuddet af butikker, restauranter og barer er stort og varieret i Middelalderbyen og tiltrækker mange gæster, og de historiske bygninger og byrum skaber en særlig ramme om handelslivet, der også omfatter en del specialbutikker med en lang historie på samme adresse. Restaurations- og handelslivet på Middelalderbyens gadeplan rummer samtidig mange arbejdspladser, og på bygningernes øverste etager findes endnu flere arbejdspladser, som udgør en del af det mere hverdagsorienterede byliv i området. Sidst, men ikke mindst, bor der mere end 8000 mennesker i Middelalderbyen. Områdets boliger har generelt begrænsede udearealer, og derfor fungerer det offentlige rums gader, pladser og legepladser i vid udstrækning også som udeareal for Middelalderbyens beboere.

I Middelalderbyen finder hverdagen, festerne, handelslivet, kulturoplevelserne, nattesøvnen, arbejdet, retssagerne, restaurantbesøgene og de politiske beslutninger således sted side om side. Det skaber et spændende og mangefacetteret byliv i de historiske rammer, men det medfører også konflikter og kamp om pladsen. Middelalderbyens meget sammensatte liv kræver på den måde en høj grad af både rummelighed og hensynsfuldhed hos områdets mange brugere.

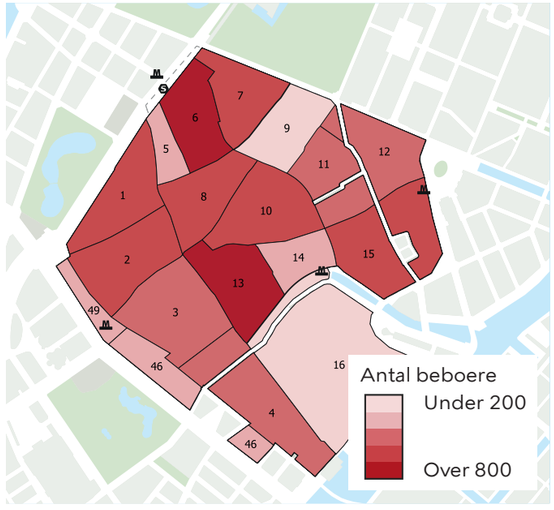
# Beboere

**Antal beboere**
Middelalderbyen har i 2021 i alt knap 8400 beboere. De tættest beboede områder ligger mellem henholdsvis Fiolstræde og Købmagergade (rodenr. 6) og mellem Rådhusstræde og Hyskenstræde (rodenr. 13). Slotsholmen (rodenr. 16) og området mellem Trinitatis Kirke og Gothersgade (rodenr. 9) har få beboere.

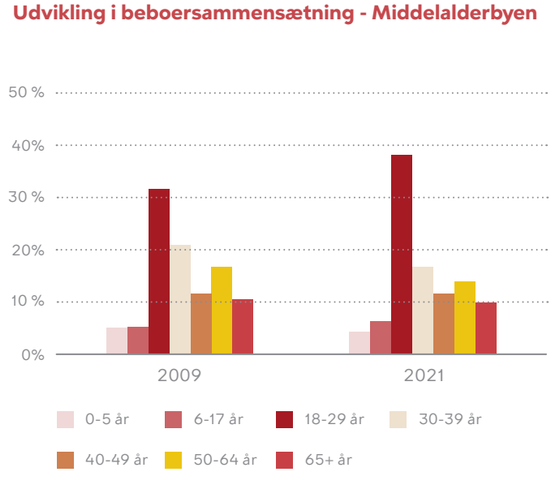
**Beboersammensætning**
Middelalderbyen har langt flest yngre beboere i aldersgruppen 18-29 år, der udgør 38 % af det samlede antal beboerne. Denne aldersgruppe er den største i samtlige af Middelalderbyens kvarterer. Koncentrationen er særligt høj i området omkring det tidligere universitet (rodenr. 8) og mellem Fiolstræde og Nørregade (rodenr. 5), hvor aldersgruppen mellem 18-29 år udgør henholdsvis 63 % og 55 %.
Den næststørste aldersgruppe i Middelalderbyen er de 30-39-årige, som udgør knap 17 % af det samlede antal beboere i området.

**Sammenlignet med øvrige København**
Sammenlignet med gennemsnittet for København og med samtlige andre enkelte bydele er andelen af unge i Middelalderbyen stor. I København som helhed udgør aldersgruppen fra 18-29 år 26 %, mod Middelalderbyens 38 % i samme aldersgruppe. I Middelalderbyen udgør børn i både aldersgruppen 0-5 år og aldersgruppen 6-17 år omvendt en mindre andel end i alle andre bydele. Andelen af ældre beboere over 65 år i Middelalderbyen er knap 10 % og svarer nogenlunde til gennemsnittet for København.

**Sammenlignet med 2009**
Sammenlignet med befolkningstal fra 2009 er det samlede antal beboere i Middelalderbyen steget fra ca. 5960 beboere i 2009 til ca. 8390 beboere i 2021. I samme periode er andelen af de 18-29 årige vokset mere i Middelalderbyen end i København som helhed. I 2009 udgjorde de 18-29-årige i Middelalderbyen ca. 31%, mens aldersgruppen i 2021 udgør ca. 38%. I København som helhed er samme aldersgruppe vokset fra i 2009 at udgøre 24% til i 2021 at udgøre 26%.

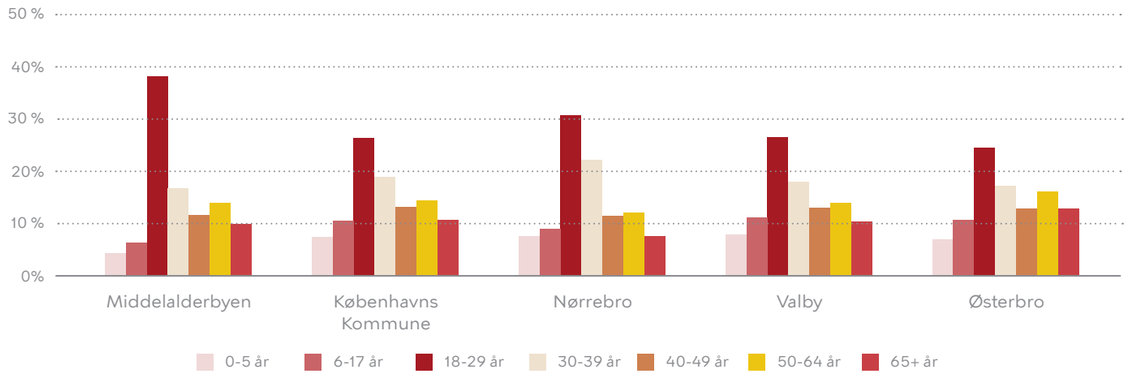



FIGUR 10 Antal beboere pr. rode 1:20.000 (2021)

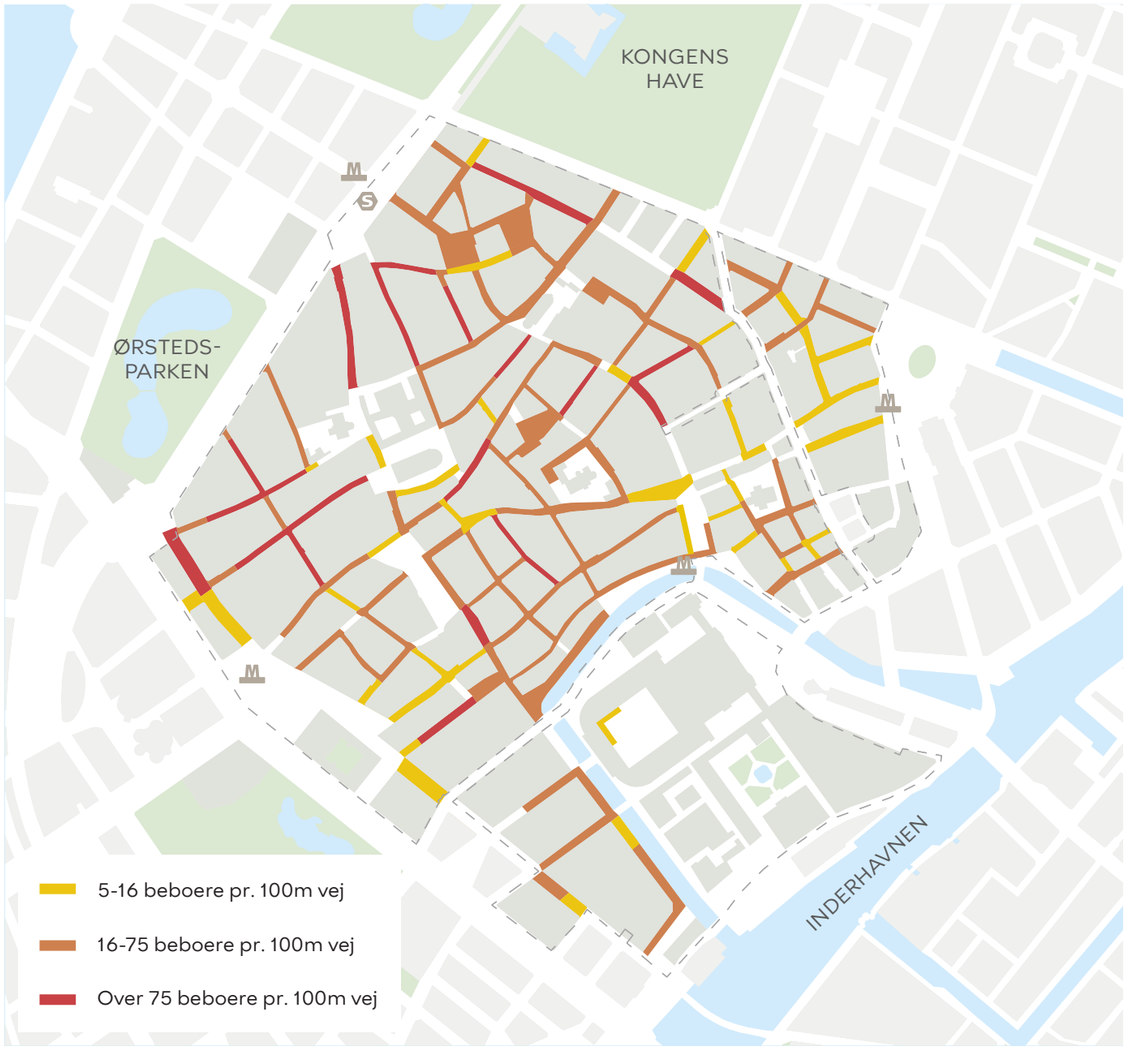



FIGUR 11 Udvikling i aldersfordeling i Middelalderbyen (år 2009-2021)






FIGUR 12 Aldersfordeling i Middelalderbyen sammenlignet med andreandre bydele i København (2021)




FIGUR 13 Antal beboere pr. 100m vejstrækning 1:8.000 (2021)

# Erhverv og arbejdspladser

Middelalderbyen rummer omkring 50.000 arbejdspladser fordelt på ca. 4500 virksomheder af varierende størrelse og karakter. De mange ansatte, der har deres daglige gang i Middelalderbyen, spiller således en vigtig rolle i områdets hverdagsliv. Erhvervslivet i Middelalderbyen er tydeligst til stede i bybilledet i form af områdets mange butikker og restauranter, der henvender sig synligt til publikum på gaden. Disse typer af erhverv tiltrækker et stort antal af kunder og sætter desuden et tydeligt præg på bybilledet i form af udstillingsvinduer, skilte, udeservering og varelevering. Ud af Middelalderbyens samlede antal ansatte er cirka en tredjedel ansat inden for disse erhverv, idet 16 % er beskæftiget inden for kategorien "handel", mens 13 % er beskæftiget inden for "hotel og restaurant".

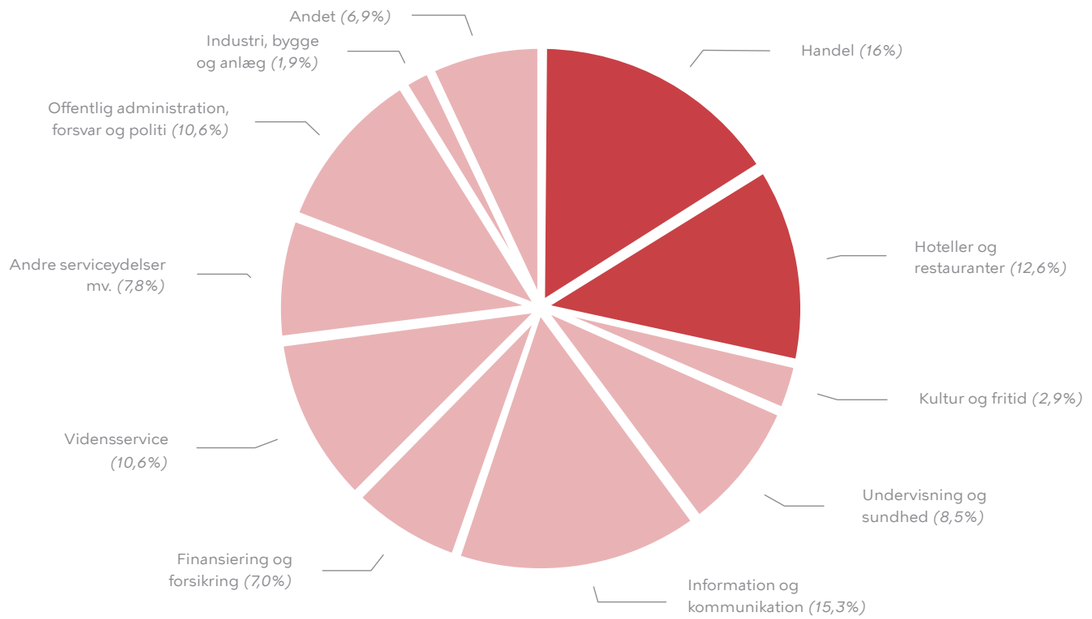
Middelalderbyen rummer altså også en stor andel af andre erhverv (71 %), som dog ofte er mindre synlige i gadebilledet. De udfolder sig typisk på bygningernes øvre etager, fra 1. sal og op. Det gælder eksempelvis erhverv inden for branchen "information og kommunikation". Branchen rummer blandt andet forlag samt produktion af tv og radio og beskæftiger 15 % af det samlede antal ansatte i Middelalderbyen – altså omtrent ligeså mange som henholdsvis "handel" og "hotel og restaurant". Kategorierne "videnservice", som blandt andet rummer advokater, arkitekter og reklamebureauer, og "offentlig administration, forsvar og politi" udgør hver 11 %. (Alle tal er fra 2019).

En sammenligning af antallet af ansatte i Middelalderbyen fordelt på brancher fra år 2000 til 2019 viser, at antallet af ansatte inden for "hotel og restaurant" er næsten fordoblet fra 2000 til 2019. Antallet af ansatte er også vokset betydeligt inden for kategorierne "handel" og "information og kommunikation" – mens antallet er faldet inden for stort set alle andre kategorier. Det samlede antal ansatte i området er steget fra ca. 46.700 til ca. 50.200, og antallet af virksomheder er steget fra ca. 3600 til ca. 4500.

Erhvervsbygning i Pilestræde (2021) Foto: Troels Heien

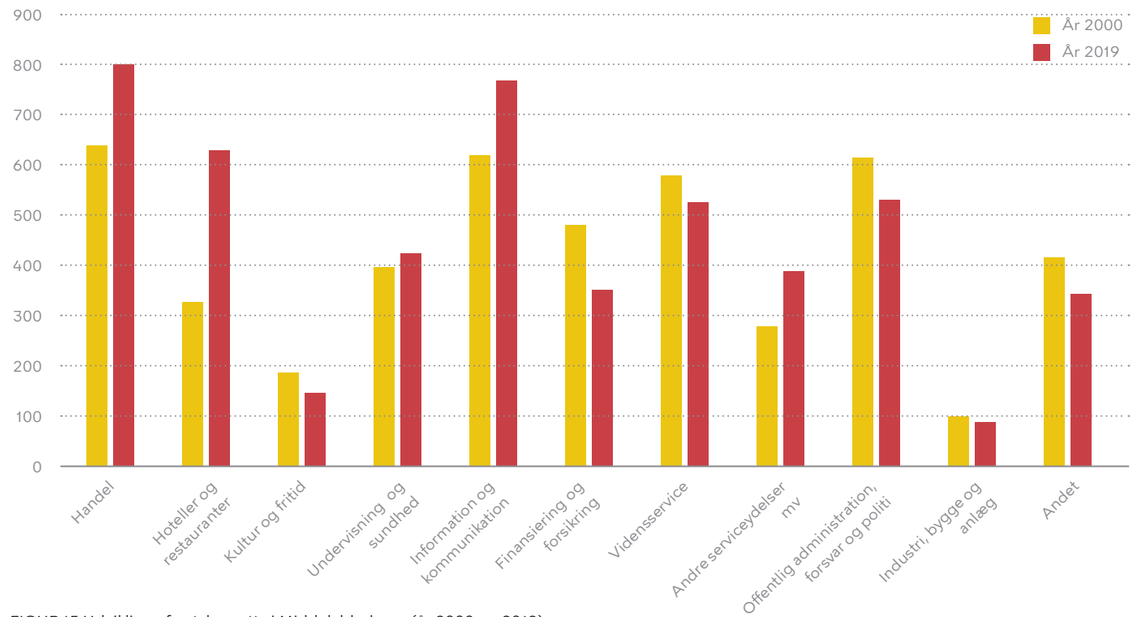


**Brancheandel i Middelalderbyen 2019**




FIGUR 14 Brancheandel i Middelalderbyen (2019)

**Udvikling i antal ansatte i Middelalderbyen**



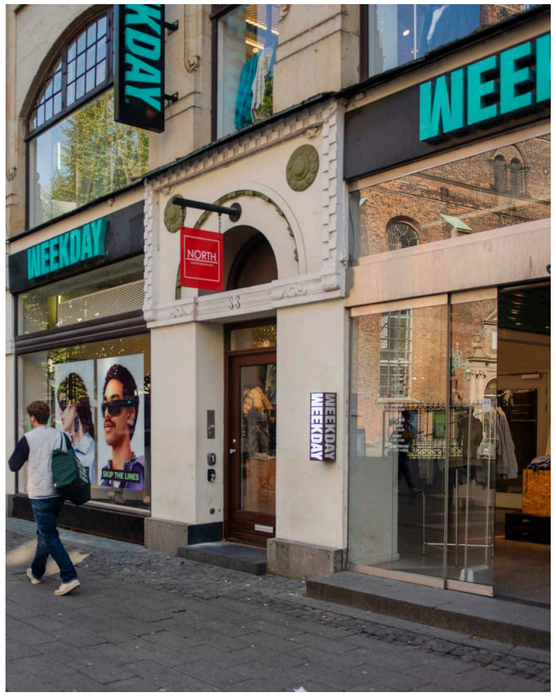

FIGUR 15 Udvikling af antal ansatte i Middelalderbyen (år 2000 og 2019)

# Butikker

Middelalderbyen har gennem hundreder af år været Københavns centrum for handel, og bydelen har i dag stadig et stort antal af butikker og et levende handelsliv. Selvom handel på internettet – og før det, shoppingcentrene i de nye byområder og hovedgaderne på Københavns brokvarterer – har givet Middelalderbyen konkurrence gennem tiden, er bydelen stadig et foretrukket indkøbskvarter for mange københavnere og besøgende.

Bydelen har en blanding af store og små butikker og rummer flere stormagasiner. Strøget og Købmagergade er hovedgader, der har været gågader siden henholdsvis 1962 og 1973, og har den største tæthed af butikker med særlig vægt på de store kædebutikker. På Strøget orienterer de eksklusive forretninger sig særligt mod den østlige ende ved Kongens Nytorv og Amagertorv, mens de mindre fashionable forretninger især findes i den vestlige ende mod Rådhuspladsen.
Strædet og Skindergade opleves også som vigtige hovedgader med butikker. I sidegaderne ligger vægten især på mindre butikker, blandet med restauranter og caféer. I blandt andet Nørre Kvarter og Grønnegadekvarteret findes mange mindre gader med en blanding af butikker og restauranter. Enkelte områder i Middelalderbyen har kun et meget sparsomt antal butikker; eksempelvis området mellem Dyrkøb og Larslejsstræde og områderne syd for Magasin og Nikolaj Kunsthal. På Frederiksholm er der også få butikker, og på Slotsholmen er der ingen butikker.

Lille butik på Klosterstræde (2021) Foto: Troels Heien




Kædebutik på Strøget (2021) Foto: Troels Heien

FIGUR 16 Intensitet i butiksliv 1:8000 (2021)

# Restauranter og udeservering

**Restauranter**
Middelalderbyen har generelt en høj tæthed af restauranter, cafeer og barer af meget varieret karakter, og de meget forskellige tilbud bidrager til, at bydelen samlet set tiltrækker et blandet publikum. Nogle steder ligger restauranterne side om side, som på Gråbrødre Torv, mens de andre steder er blandet ind mellem andre funktioner, som det kan ses på "Strædet". Nogle kvarterer og gader er særligt livlige om dagen, mens områder som Vestergade og gaderne omkring Gothersgade er meget anvendt om aftenen, og visse steder opleves de sene bevillinger og nattelivet som et stort problem af blandt andet beboere i området.

Enkelte områder i Middelalderbyen skiller sig ud med et lavt antal af restauranter; eksempelvis området mellem Trinitatis Kirke og Kongens Have og området mellem Dyrkøb og Larslejsstræde. Hele Slotsholmen og området vest for Frederiksholms Kanal har også et lavt antal af restauranter, cafeer og barer.

**Udeservering**
Mange steder er der knyttet udeservering til restauranter og cafeer, hvilket bidrager med liv og aktivitet på pladser og gader og gør det muligt for restaurantgæster at opholde sig i byrummet, mens de spiser og drikker. For beboere kan udeservering dog give problemer med støjende gæster om aftenen. Udeservering kan også, hvis det gives ubegrænset plads, lægge beslag på så stor en del af det offentlige rum, at andre former for byliv bliver trængt i baggrunden. Det kan blive vanskeligt at bevæge sig og opholde sig frit på offentlige fortove og pladser, hvis udeserveringen fylder rigtig meget. Parasoller, markiser, mobile barer, skilte, møbler, indhegning og plantekasser kan også påvirke oplevelsen af byrummets æstetik og gøre det vanskeligt at opleve Middelalderbyens særlige arkitektur.

Udeservering på Gråbrødretorv (2021) Foto Troels Heien

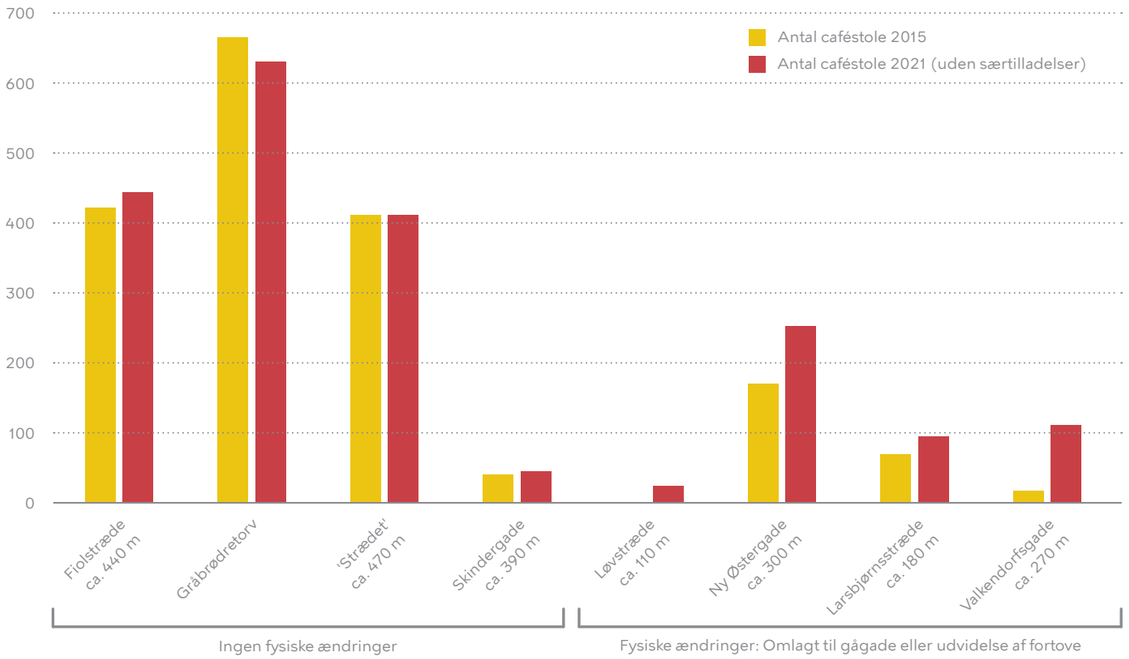
FIGUR 17 Intensitet i restaurationsliv og natteliv på offentlige pladser og gader 1:8000 (2021)

# Udvikling i udeservering

**Udvikling siden 1960'erne**
I 1960'erne var udeservering ikke et kendt fænomen i dansk sammenhæng. Mange anså både det danske klima og den udbredte "madpakkekultur", som var fremherskende i datiden, for uforenelige med ideen om at bruge de københavnske byrum til udeservering. Men i takt med, at gågaderne over de næste årtier kom til, og flere pladser blev fri af bilparkering, blev udeservering introduceret i byrummet og blev efterhånden en selvfølge, sammen med andre typer af ophold. Som velstanden og turismen i København samtidig voksede, blev udeservering og kommercielt ophold i byrummet stadig mere populært.
I begyndelsen var udeserveringen stærkt sæsonbetonet og var koncentreret omkring de varmeste måneder. Men i årenes løb blev sæsonen udvidet mere og mere, først til forårs- og efterårsmånederne, og siden også til vintersæsonen. I dag har mange caféer deres udeservering stående permanent hele året med varmelamper og uldtæpper som en fast del af inventaret.

**Udvikling siden 2015**
Sammenlignende tællinger af antallet af caféstole på specifikke gader og pladser i henholdsvis 2015 og 2021 tyder på, at omlægning fra almindelig gade til gågade eller udvidelse af eksisterende fortove i praksis har medført øget udeservering. I Løvstræde er antallet af stole steget fra 0 til 26, mens antallet på Valkendorfsgade er steget fra 18 til 112. Dele af begge gader er blevet omlagt til gågade i perioden. Tilsvarende er antallet af caféstole på både Ny Østergade og Larsbjørnsstræde steget – på Ny Østergade fra 171 til 251, og på Larsbjørnsstræde fra 69 til 95. Begge gader er omlagt med stedvist bredere fortove i perioden.
På Skindergade er der ikke foretaget større fysiske forandringer i perioden. Her er antallet af caféstole steget markant mindre, som det kan ses nedenfor. Fiolstræde, Strædet og Gråbrødretorv har allerede i 2015 haft et højt antal af caféstole. Der er ikke foretaget fysiske omlægninger på disse steder siden 2015, og der er ikke sket signifikante forandringer i antallet af stole (+/- 6 %).

**Udvikling af udeservering på udvalgte strækninger**




FIGUR 18 Udvikling af udeservering for specifikke strækninger fra år 2015 til år 2021 (særtilladelser under hhv. byrumsforsøg og udvidet udeservering grundet coronarestriktioner er ikke medtaget).

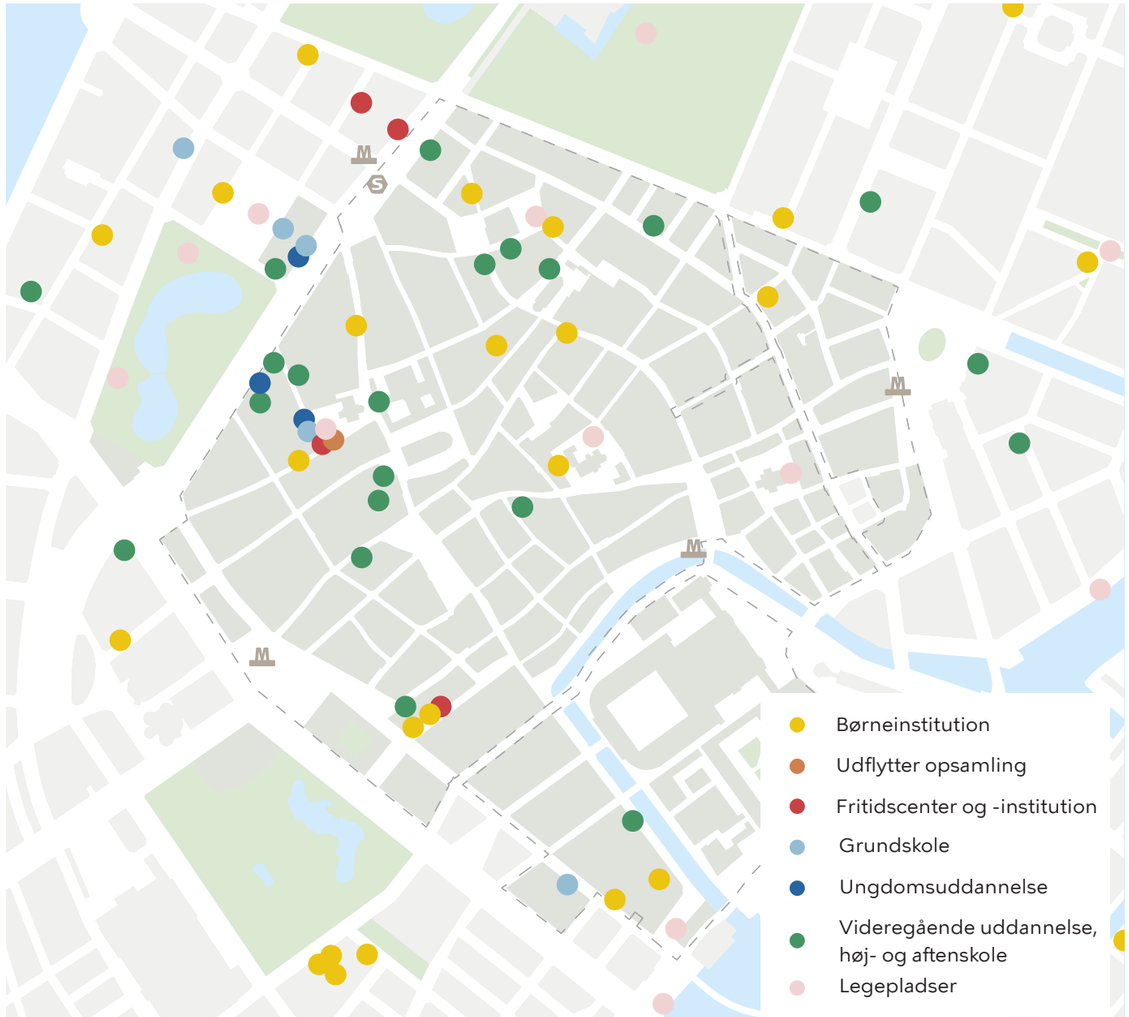
Markant udeservering på Strædet (2021) Foto: Troels Heien

Diskret udeservering (2021) Foto: Troels Heien

# Skoler, børneinstitutioner og uddannelse

Middelalderbyen har et større antal børneinstitutioner for områdets mindste børn. Størstedelen af institutionerne har begrænsede eller ingen udendørs arealer, og samtidig er antallet af legepladser i området begrænset. Der er to grundskoler i Middelalderbyen; kommuneskolen Den Classenske Legatskole og den dansk-tyske privatskole Skt. Petri Skole. Umiddelbart uden for Middelalderbyen ligger desuden grundskolerne Sølvgades Skole og N. Zahles Gymnasieskole. Middelalderbyen rummer en række uddannelsestilbud for unge samt aftenskole- og højskoleundervisning.

Københavns Universitet har i næsten 600 år sat sit stærke præg på området omkring Fiolstræde, Krystalgade og Store Kannikestræde, hvor universitetets bygninger ved Frue Plads skaber en særlig stemning og tidligere har bidraget med en betydelig dimension til hverdagslivet i Middelalderbyen. I dag har universitetet ingen undervisning i Middelalderbyen, og både det karakteristiske bibliotek i Fiolstræde og universitetets øvrige bygninger er lukket, både for studerende og for offentligheden.

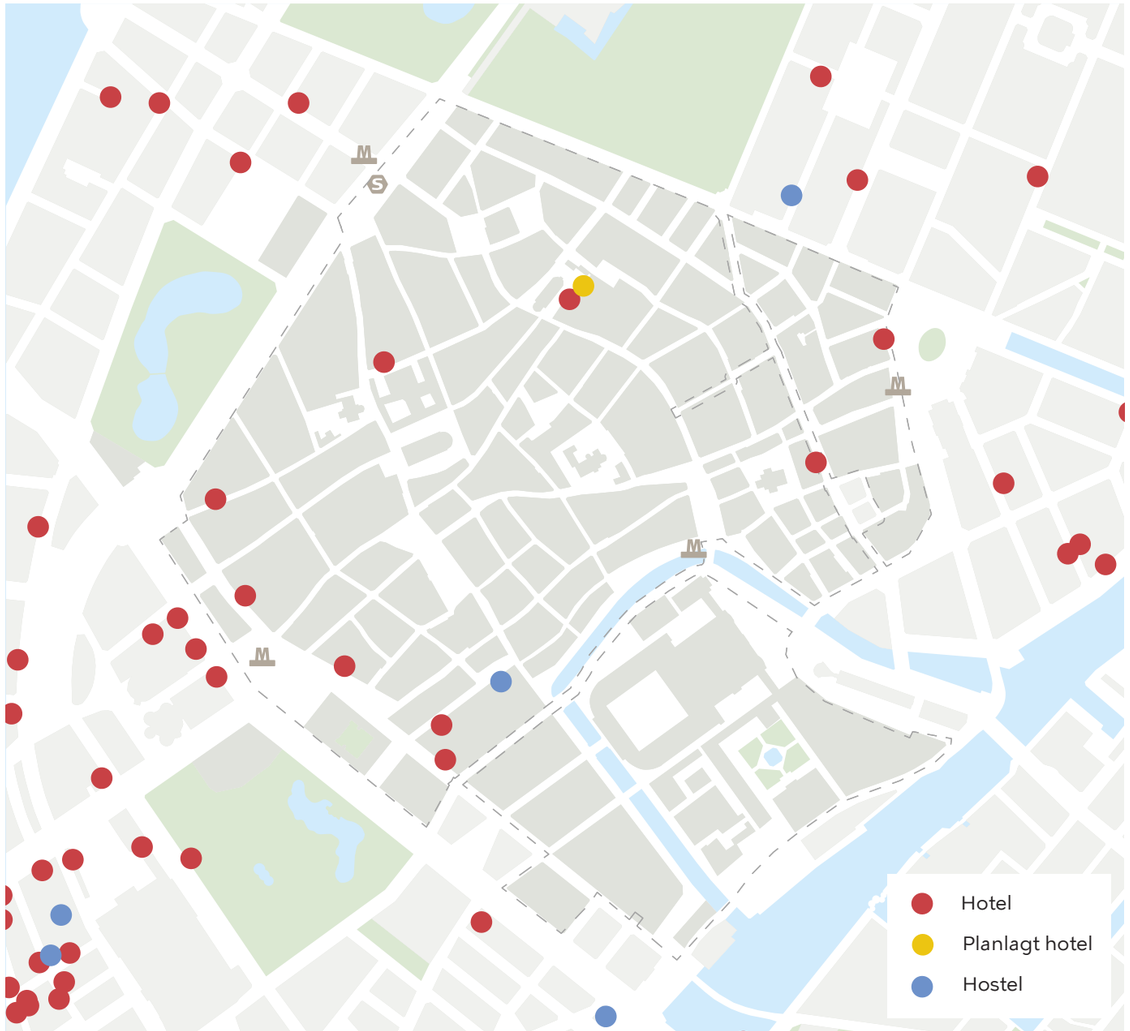



FIGUR 19 Skoler, børne- og uddannelsesinstitutioner 1:10.000 (2019)



# Hoteller

Der findes et antal hoteller i Middelalderbyen, og der er kommet enkelte hoteller til i de seneste år. De fleste hoteller placeret i kanten af Middelalderbyen, mod tilstødende, større gader og pladser som Vester Voldgade, Rådhuspladsen og Kgs. Nytorv. Der er ingen hoteller på Slotsholmen og Frederiksholm. Enkelte hoteller i området skiller sig prismæssigt ud, mens de fleste ligger i mellemprisklassen. Ud over de hoteller og enkelte hostels, der findes i området, udlejes også private lejligheder, hvilket giver yderligere overnatningsmuligheder for besøgende. Umiddelbart uden for Middelalderbyen er der en større tæthed af hoteller, især omkring Hovedbanegården og Vesterport Station. Også området Gammelholm, syd for Nyhavn, rummer en række  hoteller.




FIGUR 20 Hoteller og hostels 1:10.000 (2021)

# Kulturtilbud

Kulturtilbuddene i Middelalderbyen spænder fra biografer og børneteatre over spillesteder og kunsthaller til museer og biblioteker. På Slotsholmens og Frederiksholm finder man institutioner af national betydning, herunder Nationalmuseet og det derunder hørende Krigsmuseet, samt blandt andet Thorvaldsens Museum, Det Jødiske Museum og museet i ruinerne under Christiansborg. Det Kongelige Bibliotek er desuden en vægtig institution, som ud over kulturpublikummet tiltrækker forskere og studerende, der benytter museets læsesal. Den samlede mængde af kulturtilbud i området har et rigt og varieret publikum og repræsenterer også et betydeligt antal af arbejdspladser. En stor del af museerne og udstillingsstederne i området samarbejder under betegnelsen Københavns Kulturkvarter.

FIGUR 21 Kulturtilbud 1:10.000 (2021)



Foto: Troels Heien

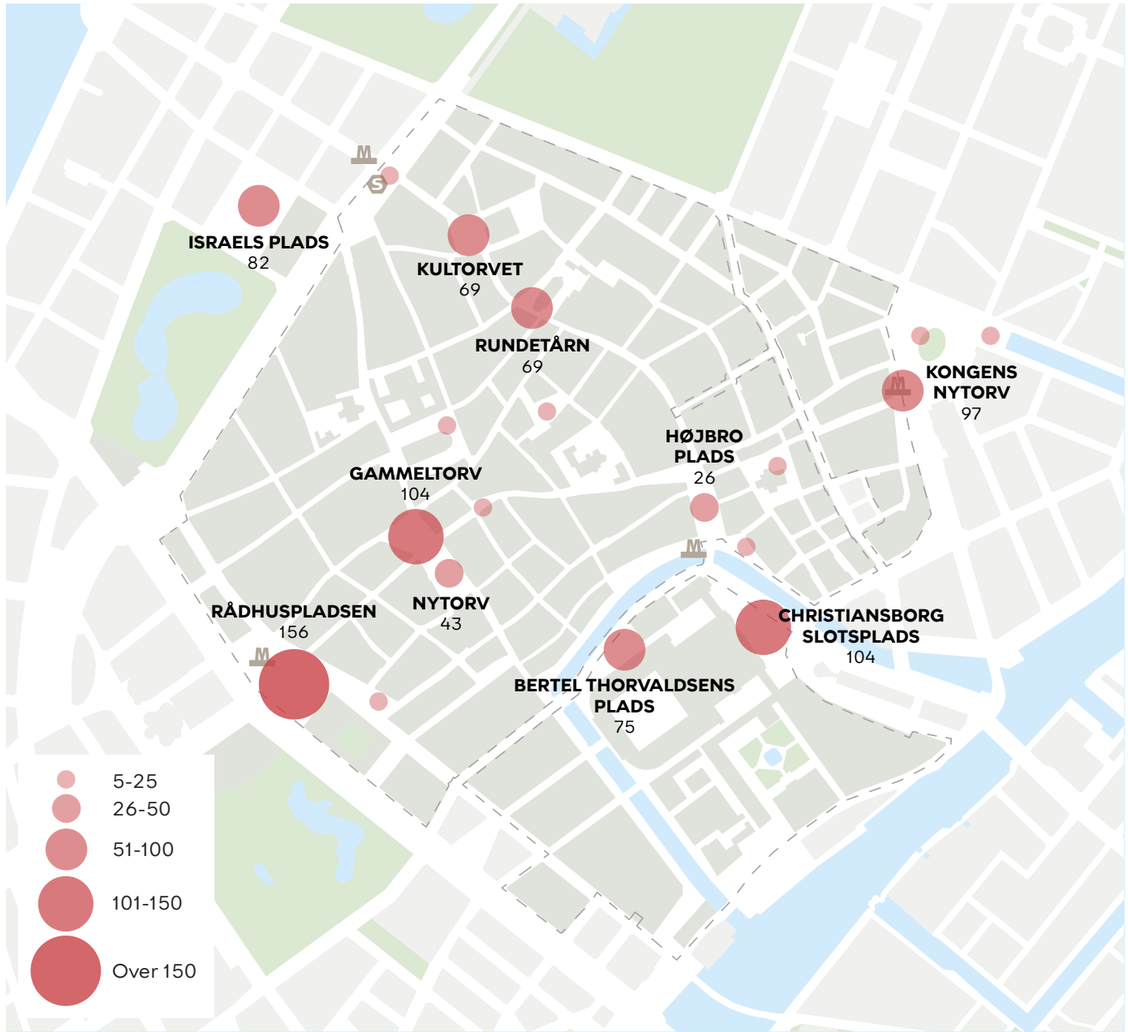
# Arrangementer i byens rum

**Antal og typer af arrangementer**
Hen over året danner Middelalderbyens byrum rammen om rigtig mange arrangementer af forskellig karakter og varighed. I 2019 er der givet tilladelse til at afholde i alt ca. 840 arrangementer på kommunale arealer. Maj, juni og oktober er de primære arrangementsmåneder, mens januar og februar kun har få arrangementer.

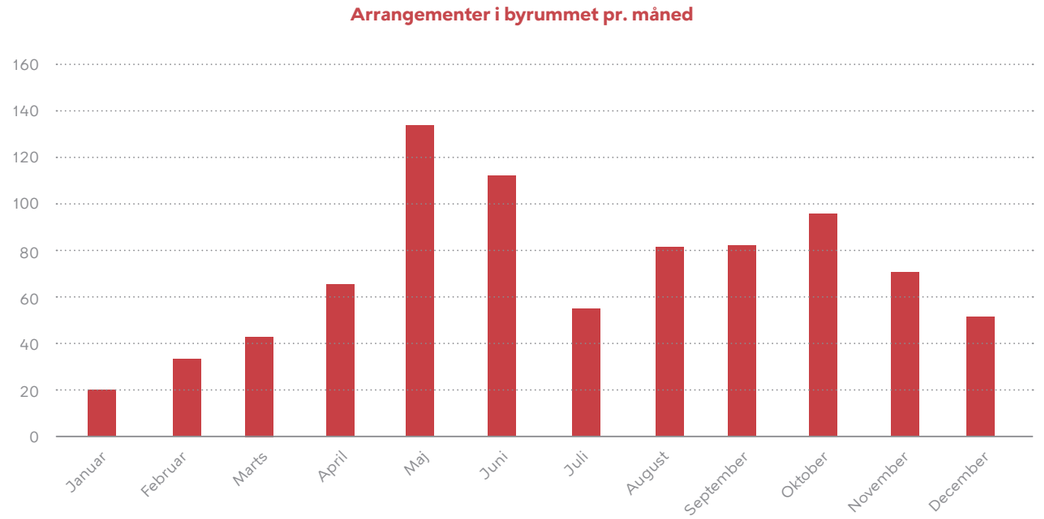
81 % af arrangementerne havde færre end 500 deltagere, mens 4 % havde flere end 10.000 deltagere. Demonstrationer udgjorde den største andel af arrangementerne, og de var fordelt over hele året, dog med få demonstrationer i januar, juli og august. Mange demonstrationer knyttede sig til Rådhuspladsen og Christiansborg Slotsplads.

Markeder udgjorde den næststørste andel af arrangementerne, og markeder finder især sted i sommerhalvåret, fra april til oktober. Blandt andet Bertel Thorvaldsens Plads havde et tilbagevendende antikmarked og Kgs. Nytorv et tilbagevendende kunstmarked. Nogle arrangementer, som for eksempel festivaler og julemarkeder, afvikledes over en længere periode, mens andre arrangementer var af kortere varighed. Nogle arrangementer, især markeder, afvikles på det samme sted med et fast interval. I opgørelsen her er arrangementer, der varede mere end én dag, registreret som et enkelt arrangement – mens tilbagevendende arrangementer, der afholdtes på det samme sted, er talt med som enkelte arrangementer for hver afholdelse.

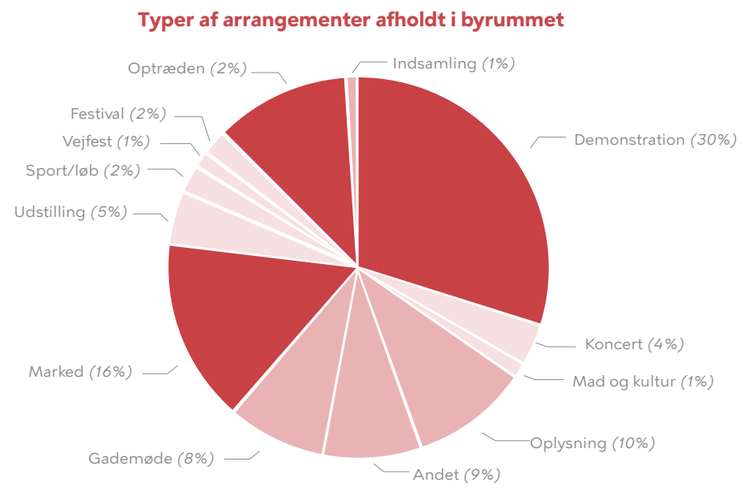
**Arrangementer i andre byrum**
På Slotsholmen er kun medtalt arrangementer på Bertel Thorvaldsens Plads og Christiansborgs Slotsplads, som er kommunalt ejede byrum, hvor kommunen skal give tilladelse til arrangementer. Arrangementer på fx Søren Kierkegaards Plads, i Det Kongelige Biblioteks Have og på Christiansborgs ridebane fremgår ikke. Eventuelle arrangementer omkring kirker fremgår heller ikke – bortset fra på pladserne omkring Nikolaj Kirke og Vor Frue Kirke, som er kommunalt ejede arealer.




FIGUR 22 Antal events i Middelalderbyen 1:10.000 (2019)




FIGUR 23 Antallet af arrangementer i byrummet pr. måned (2019)




FIGUR 24 Typer af arrangementer afholdt i Middelalderbyen (2019)

Foto: Ursula Bach

## Kortlægning

# Bynatur

Middelalderbyen, Slotsholmen og Frederiksholm er omgivet af nogle af byens mest fremtrædende grønne parker og af Inderhavnens store, rekreative rum. Til gengæld er der inde i området kun relativt få parker og haver. Historisk har oplevelsen i Middelalderbyen dog været en anden, idet omfanget af blandt andet køkkenhaver har været ganske stort. Også vinplantager og rosenhaver har haft deres plads i Middelalderbyen, hvilket gadenavnene Vingårdstræde og Rosengården stadig vidner om.

I dag er nyttehaverne stort set forsvundet fra området, og de mest fremtrædende, grønne elementer er i dag de store, karakterfulde træer, der findes på Middelalderbyens pladser og omkring kirkerne, samt træer i private gårde. Også mindre beplantning langs facader og ved indgangspartier er et gennemgående og effektfuldt element, der bidrager til en varieret oplevelse og skaber stemning i de smalle gader.

# Parker, vand og grønne byrum

**Større offentlige parker**
Da fæstningsringen omkring København blev nedlagt på sjællandssiden i midten af 1800-tallet, blev det besluttet, at en stor del af det tidligere voldanlæg skulle udlægges til offentlige parker. Middelalderbyen nyder i dag godt af denne beslutning, som resulterede i anlæggelsen af Ørstedsparken og Botanisk Have umiddelbart vest og nord for Middelalderbyen samt Østre Anlæg længere mod nord. De mindre, slyngede søer, som går igen i befæstningens parkanlæg, er rester af den tidligere voldgrav. Også Tivoli, der befinder sig mod vest, er anlagt på den tidligere befæstning, og med Kongens Have i nord har beboere og besøgende i Middelalderbyen let adgang til en række af byens fineste rekreative arealer.

**Byrum ved vandet**
Mod syd og øst møder Middelalderbyens tætte bystruktur de relativt nyanlagte promenader langs kanalerne, der omgiver Slotsholmen. Promenaderne er relativt grønne med rækker af træer langs vandet. På sydsiden af Slotsholmen, for enden af Frederiksholms Kanal, møder byen Inderhavnens åbne, blå rum, der giver rig mulighed for at opholde sig, flanere, dyrke motion eller deltage i events, både på vandet og til lands. Mod nord, i gangafstand fra Middelalderbyen, ligger desuden Søernes sammenhængende forløb af rekreative rum. Sammen med Kongens Have og de store parker på fæstningsringens tidligere arealer spiller rummene ved vandet en vigtig rolle for Middelalderbyen og gør det relativt let at søge ud mod omgivelserne for at tage en pause fra det mere intense byliv.

**Lokale grønne byrum**
I selve Middelalderbyen er omfanget af grønne, rolige lommer til gengæld begrænset, sammenlignet med andre dele af København. Der findes et mindre antal private haver og grønne gårde i Middelalderbyen, og historisk har der endog været ganske mange af dem. Eksempler på grønne haver findes i området omkring Store Kannikestræde og Fiolstræde, hvor universitetets professorer i sin tid havde deres gårde, og hvor en række mindre kollegier med en lang historie stadig findes. De fleste baggårde i Middelalderbyen er bebygget med baghuse og giver ikke meget plads til ophold, ligesom træer og andre planter har begrænsede muligheder i de trange baggårde, hvor der også skal håndteres praktiske ting som affald og parkering af cykler og biler. Rummene omkring Middelalderbyens mange kirker, og i en vis udstrækning også byens andre offentlige pladser, spiller derfor en vigtig rolle som lokale, rolige rum for rekreation – både for beboere og besøgende. Grønne rum, der kan fremhæves, er blandt andet områderne omkring Sankt Petri Kirke og Helligåndskirken. På Slotsholmen giver Det Kongelige Biblioteks Have, der oprindelig var fyldt med vand og fungerede som udrustningshavn for kongens skibe, en tilsvarende grøn pause i byen.

FIGUR 25 Grønne byrum 1:8000 (2021)

# Træer

Træer spiller en vigtig rolle for oplevelsen af det grønne i Middelalderbyen. Da der er få egentlige haver og parker med græs og anden lav beplantning i selve Middelalderbyen, er det især områdets store, gamle træer, der bidrager til en stedvist grøn oplevelse

**Træer i haver og gårde**
For beboere og mennesker, der arbejder i Middelalderbyen, kan træer i baggårde og haver give en berigende oplevelse af grønt, som kan ses fra vinduet og opleves i gården. Flere steder - særligt i gaderne omkring universitetets gamle bygninger, hvor bebyggelsen ikke er så tæt - kan store træer i haver og gårde også opleves fra det offentlige gaderum, hvor de sammen med de historiske bygninger skaber en værdifuld stemning. Mange af de store træer, der vokser på privat grund i Middelalderbyen, er i dag ikke sikret mod fældning.

**Gadetræer**
Egentlige gadetræer er relativt sjældne i Middelalderbyen og optræder mest enkeltstående eller i mindre grupper, eksempelvis på Gammel Mønt, Ny Østergade og Købmagergade. På promenaderne langs blandt andet Vester Voldgade, Frederiksholms Kanal og Ved Stranden findes der dog sammenhængende trærækker, der giver de enkelte strækninger et stærkt grønt præg.

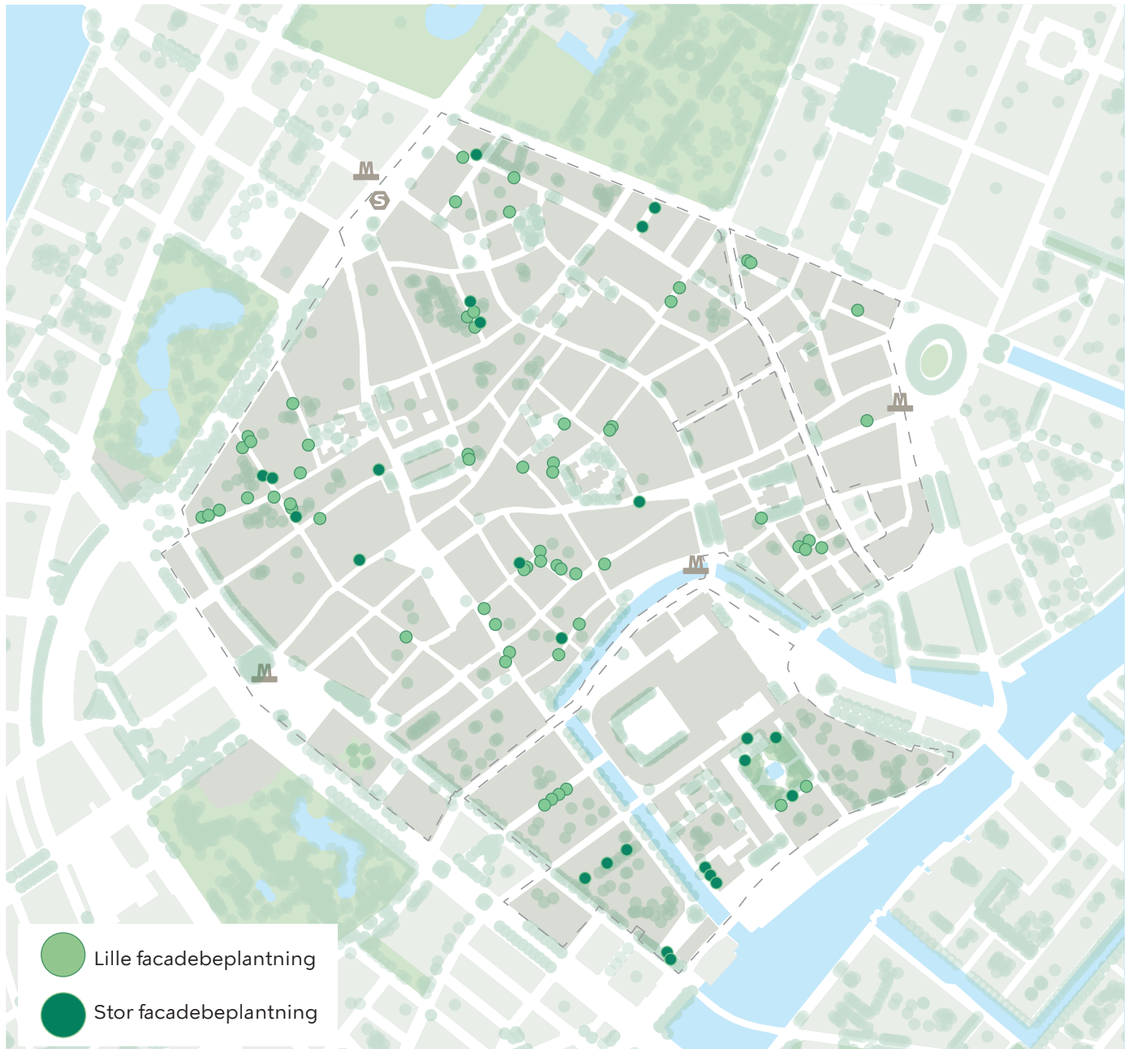
**Træer på pladser og omkring kirker**
Omkring kirkerne og på flere af Middelalderbyens pladser spiller de store, gamle træer en afgørende rolle for oplevelsen. På Gråbrødretorv og Vandkunsten bliver enkelte store træer et omdrejningspunkt for hele pladsrummet. På Dyrkøb, Højbro Plads og Nikolaj Plads skaber de mange store træer oplevelsen af grønne vægge og tag, der omgiver og skærmer pladsen. En del af disse træer – dog kun træer, som står på kommunale arealer – er i dag udpeget som ikoniske træer. Ganske få træer er udpeget som bevaringsværdige træer.

Et af byendelens ikoniske træer på Gråbrødretorv (2021) Foto Troels Heien

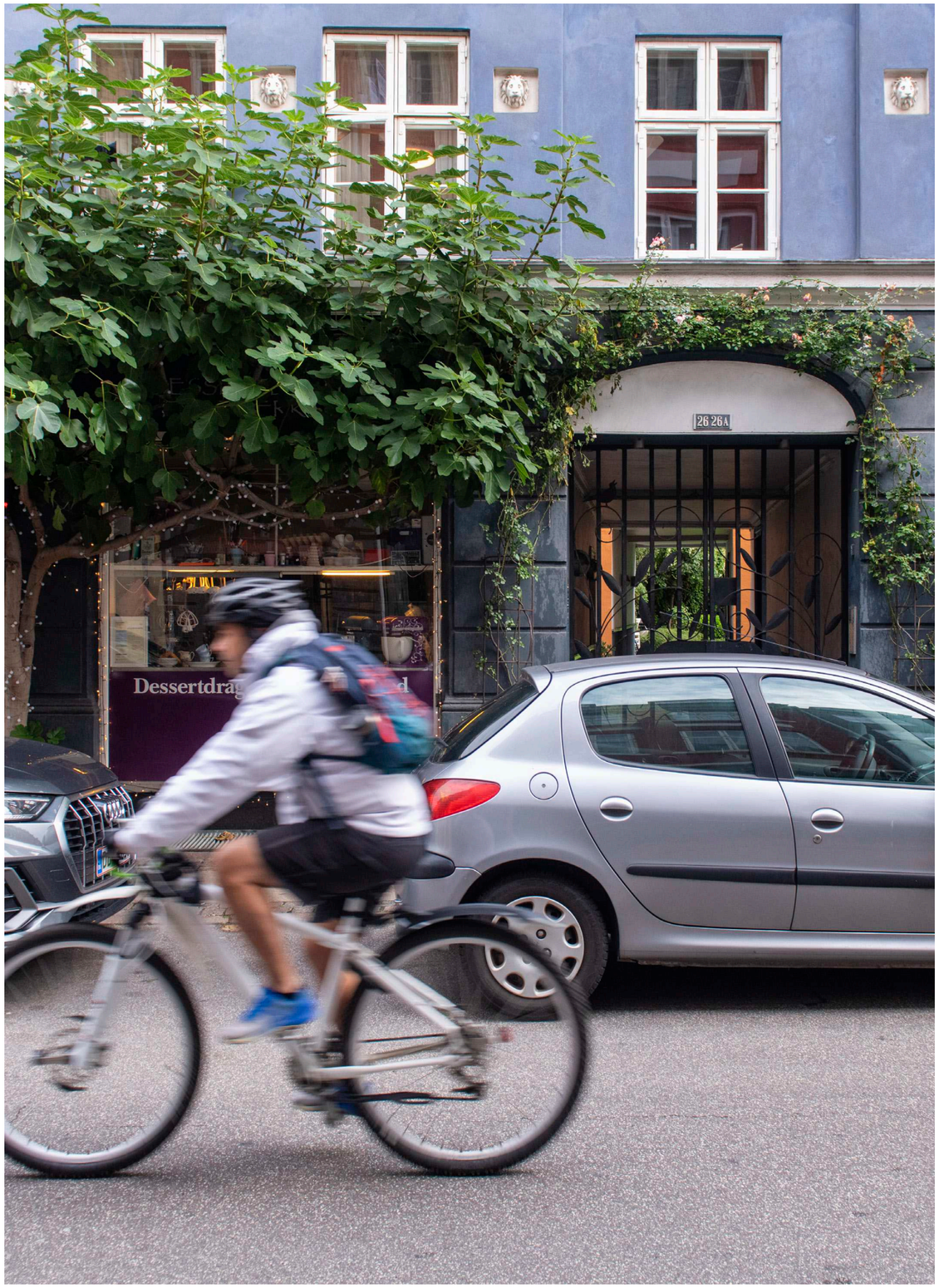
FIGUR 26 Træer i Middelalderbyen 1:8.000 (2021)

# Facadebeplantning og planter i krukker

Flere af Middelalderbyens tætteste kvarterer har slet ingen vejtræer og kun ganske få træer og andre planter i baggårdene. I nogle af disse kvarterers smalle gader er beplantning ved husfacaderne det eneste grønne træk, der er til stede. Selvom størrelsen på planterne ofte er beskeden, er den effekt de har på oplevelsen af gaderummet overraskende stor. Planter ved gadefacader kan, i de mest fremtrædende enkelteksempler, fylde større partier af en facade eller en fritstående gavl. I de fleste tilfælde er omfanget dog langt mindre, og i de fleste situationer er en eller to planter eller mindre træer blot sat ned mellem chaussestenene omkring husenes indgangspartier. Mange steder består beplantningen endda blot af mobile blomster- eller plantekrukker, der sættes ud ved indgangen til beboelse eller butikslokaler. Alle disse mindre elementer, som etableres på initiativ af enkelte personer, bidrager tilsammen til, at en gade kan synes smuk, grøn og afvekslende at gå i.




FIGUR 27 Facadebeplantning i Middelalderbyen. Planter i mobile krukker er ikke medregnet. 1:10.000 (2021)




Facadebeplantning på Sankt Peders Stræde (2021) Foto: Troels Heien

Foto: Ursula Bach

## Kortlægning

# Mobilitet

Middelalderbyen er det ældste område i det centrale København og gadeforløbene er præget af, at området oprindeligt blev bygget, da transportmuligheder bestod af gang, heste og hestevogne. Med tiden er både bygninger, gadeforløb og belægninger ændret og tilpasset den udvikling, der er sket i samfundet – også når det gælder transportmidler. I Middelalderbyen har det været tydeligt, hvordan bilen frem mod 1960'erne i høj grad indtog gader og torve. Det blev dog efterhånden mere og mere tydeligt, at den pladskrævende bil var svær at indpasse i de snævre gader og at torve fyldt med parkerede biler ikke var attraktive for livet i byen. Således begyndte man i 1960'erne at indrette torve og gader til at være bilfrie. Et stort skridt var omdannelsen af Strøget til gågade i 1962. Allerede i 1950'erne havde gaden været lukket for biltrafik i nogle dage før jul og omdannelsen i 1962 var i første omgang midlertidig. Først i 1964 blev det gjort permanent og siden er arealet til gågader i området vokset støt.

Således er Middelalderbyen i dag domineret af smalle gader og stræder med mange gående, og de er flere steder belagt med sten, som tilskynder at sænke farten. Flere af gaderne er indrettet som gågader, og derudover findes der flere pladser og torve, som inviterer til ophold.

# Trafikanter i Middelalderbyen

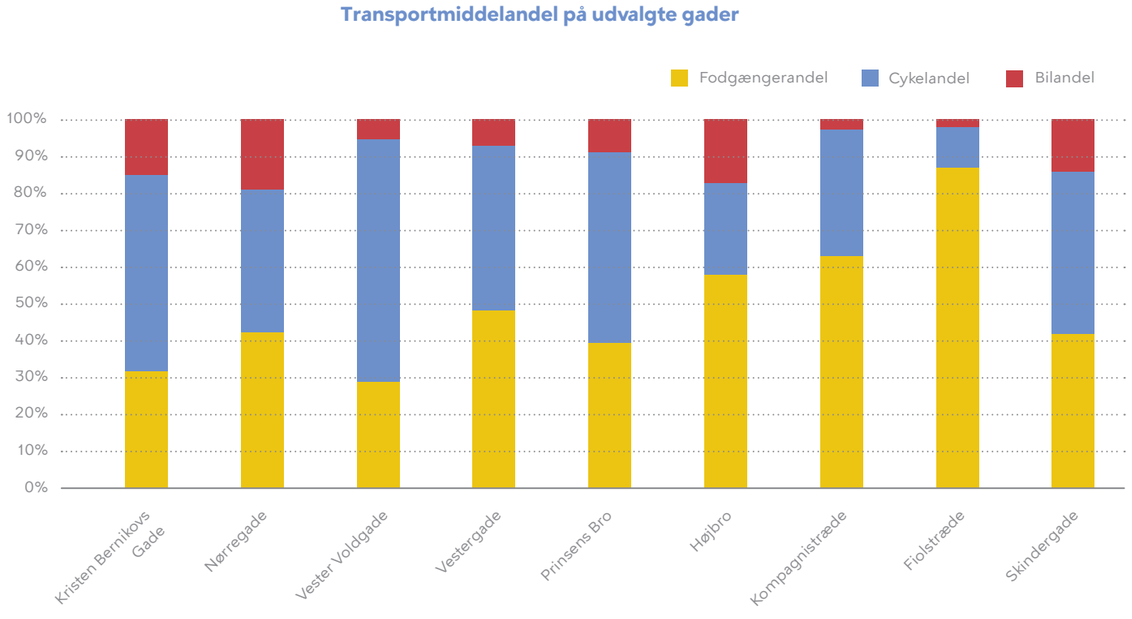
Middelalderbyen er omgivet af store regionale veje og fordelingsgader med vejforbindelser til resten af byen og omegnen, og der færdes dagligt store biltrafikmængder på disse veje rundt om området. Selve området er karakteriseret af mange korte og smalle gader, hvoraf hovedparten er ensrettede. Trafikstrukturen medfører, at det ikke er muligt for biler at benytte Middelalderbyen som en hurtig gennemkørselsrute mellem de overordnede veje, og det vurderes, at der dagligt kører ca. 15.000 biler ind i området. Det er særligt Nørregade, Rådhusstræde og Højbro, der benyttes som adgangsveje for at komme ind i området (Via Trafik 2018).

Middelalderbyen er ligeledes omgivet af gode kollektive transportmuligheder i form af metro, S-tog, regionaltog og både lokale og regionale buslinjer. Det betyder, at mange, der bruger området, kommer til og fra med den kollektive trafik og går eller cykler videre.

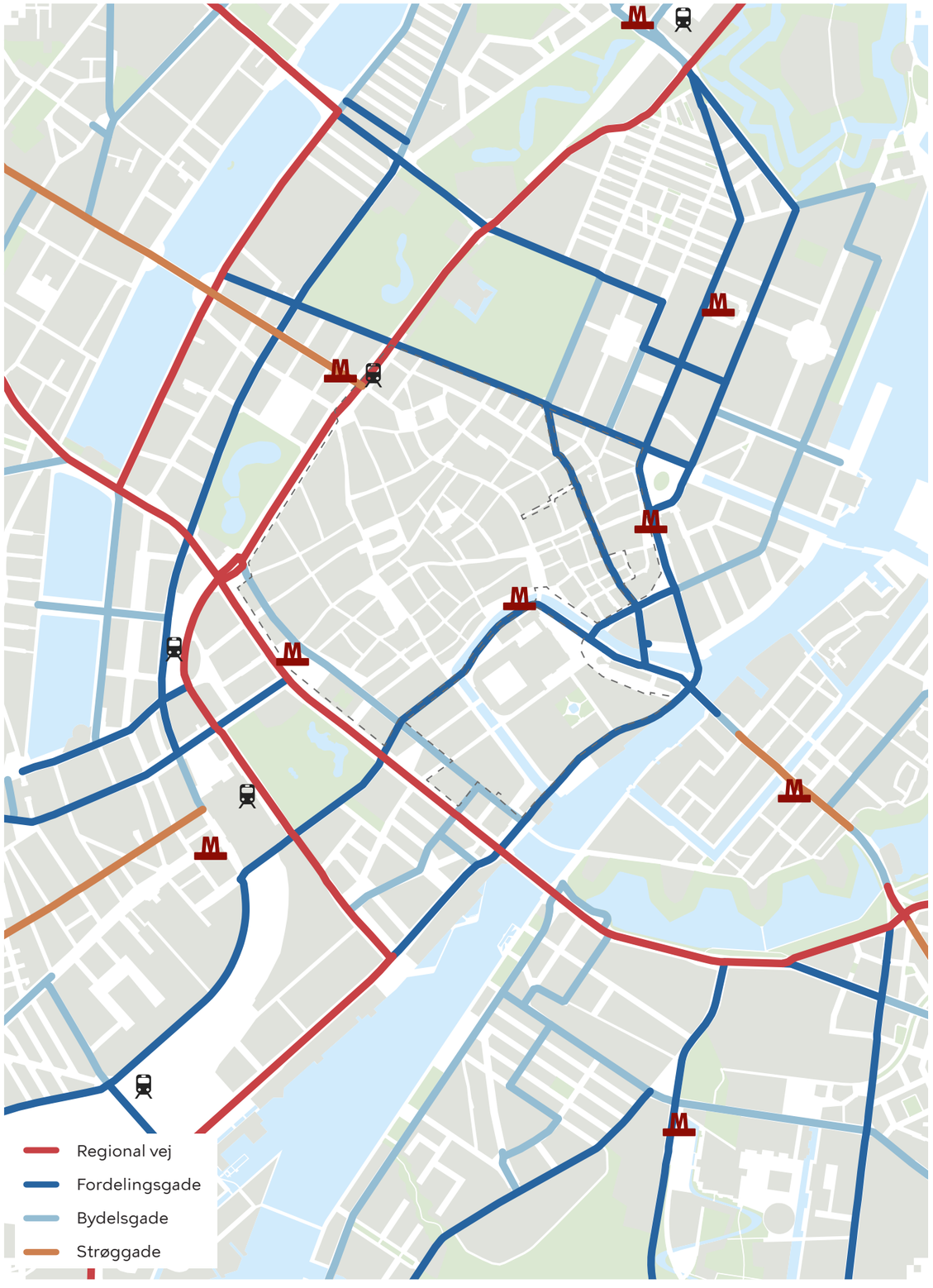
**Fordeling på transportmidler**
Transporten i selve Middelalderbyen er præget af store andele cykeltrafik og fodgængere. Eksempelvis færdes der i Nørregade cirka fire gange så mange cyklister og fodgængere, som der er bilister. Så selvom Nørregade er en af de gader, hvor der kører flest biler, så overstiger mængden af cykler og fodgængere antallet af biler. På mange andre gader udgør andelen af cyklister og fodgængere over 80 % af den samlede trafik på en gennemsnitlig dag i løbet af året.

Den trafikale udvikling i og omkring Middelalderbyen viser, at antallet af cyklister ind og ud af Indre By er steget 26 % fra 2010 til 2019, mens biltrafikken er faldet med 14 %. Indre By dækker både Middelalderbyen og et større område mellem Søerne og havneløbet.

**Trafiksikkerhed og tryghed**
Københavns Kommune har en vision om at ingen bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken. Med de store mængder cyklister og fodgængere på de smalle gader og stræder kræver det, at der er fokus på sikkerhed og tryghed for de bløde trafikanter. I en 5-årig periode fra 2016-2020 er der sket 131 ulykker indenfor det afgrænsede område. De fleste ulykker er uden personskade, men i alt kom 37 til skade heraf 19 alvorligt og én cyklist blev dræbt. Der har været flest ulykker på Nørregade, Vester Voldgade og på strækningen Vestergade – Gammel Torv – Skindergade.




FIGUR 28 Trafikandel i procent på udvalgte gader i Middelalderbyen (data indsamlet 2016-2020).




FIGUR 29 Vejnet, 1:15.000 (KP2019)

# Fodgængere

I Middelalderbyen findes Københavns største sammenhængende fodgængerområde og området er i det hele taget præget af, at de fleste bevæger sig rundt til fods. I flere af de mindre gader er der dagligt over 5.000 fodgængere, mens der i gågaderne på en gennemsnitlig dag er op mod 40.000 fodgængere.

Folk besøger Middelalderbyen fra hele Storkøbenhavn for at gå rundt, mødes og besøge de mange butikker, caféer, restauranter, kulturfaciliteter og byrum. Der er også mange turister, både danske og udenlandske, som besøger Middelalderbyen ligesom de mange arbejdspladser betyder, at mange har deres daglige gang i området.

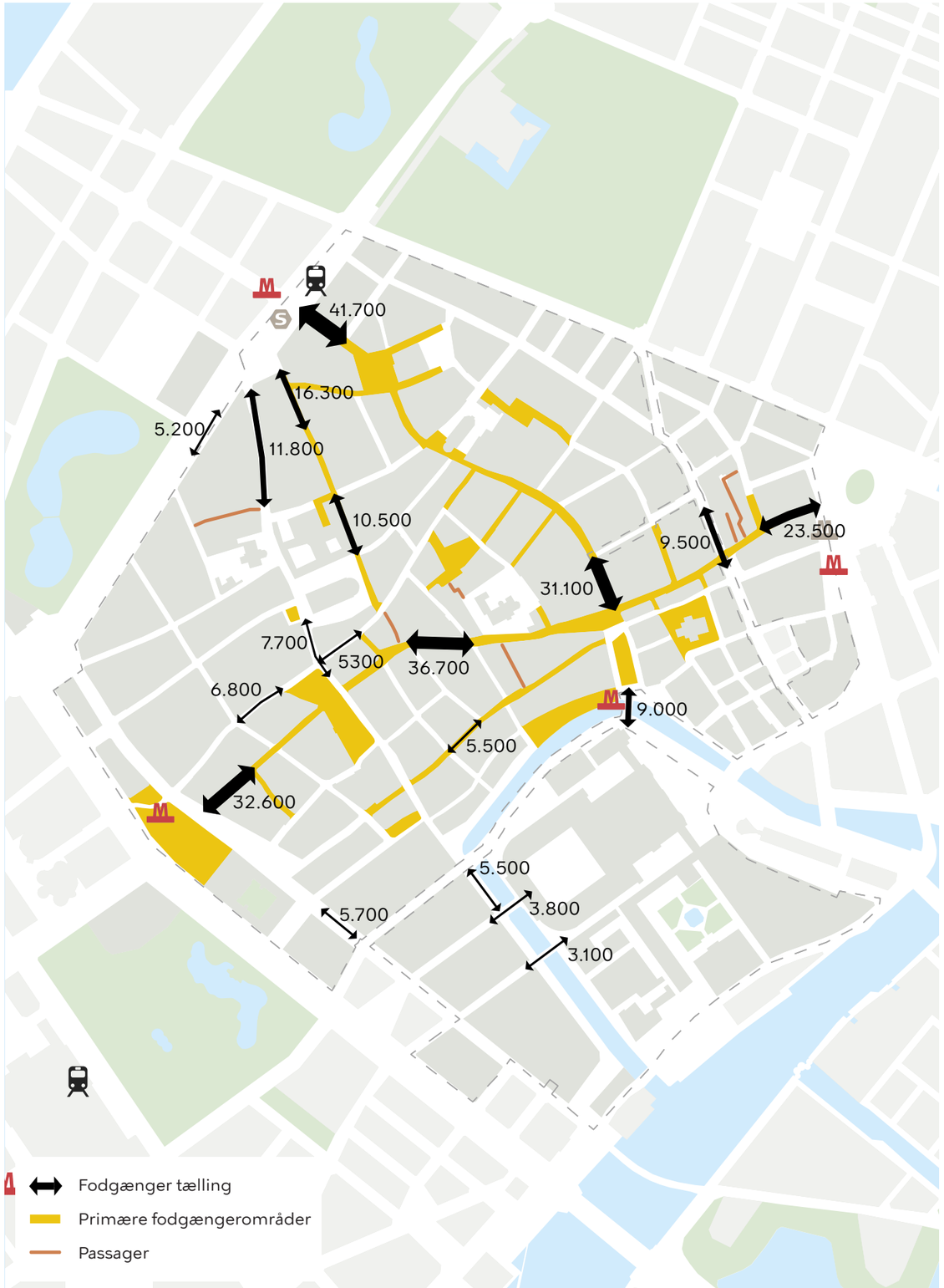
De fleste af fodgængerne kommer til området med kollektiv transport, men der er også en del, der parkerer cyklen eller bilen i området og går videre.

Sammenhængen til den kollektive transport er god, idet både de fire metrostationer og Nørreport station er placeret, så gående har adgang til Middelalderbyen uden at skulle krydse store veje. Fra Københavns Hovedbanegård, der også betjener området, er der behov for at krydse H. C. Andersens Boulevard og her benytter de fleste en rute hen over Rådhuspladsen.

Der er betydelige forskelle på fodgængermængden om sommeren og vinteren, hvor besøgstallet kan være halveret. Julehandlen tiltrækker dog også mange handlende, hvorfor der kan være stor trængsel på gaderne i den periode.

Fodgængernes plads som primær transportform i området, ses også i udviklingen af gågadeområder, som er øget igennem de sidste 60 år. I 2016 var der næsten 140.000 m2 gågadeområde i den centrale del af Indre By.

Fodgængere gående ved Gammelstrand med Højbro Plads i baggrunden (2021) Foto: Troels Heien




FIGUR 30 Fodgængertællinger og primære fodgængerforløb 1:8.000. Data indsamlet i perioden 2009-2019.
Opgjort i ÅDT (Årsdøgnstrafik er den gennemsnitlige trafik pr. døgn for hele året inkl. weekender og helligdage)

# Cyklister

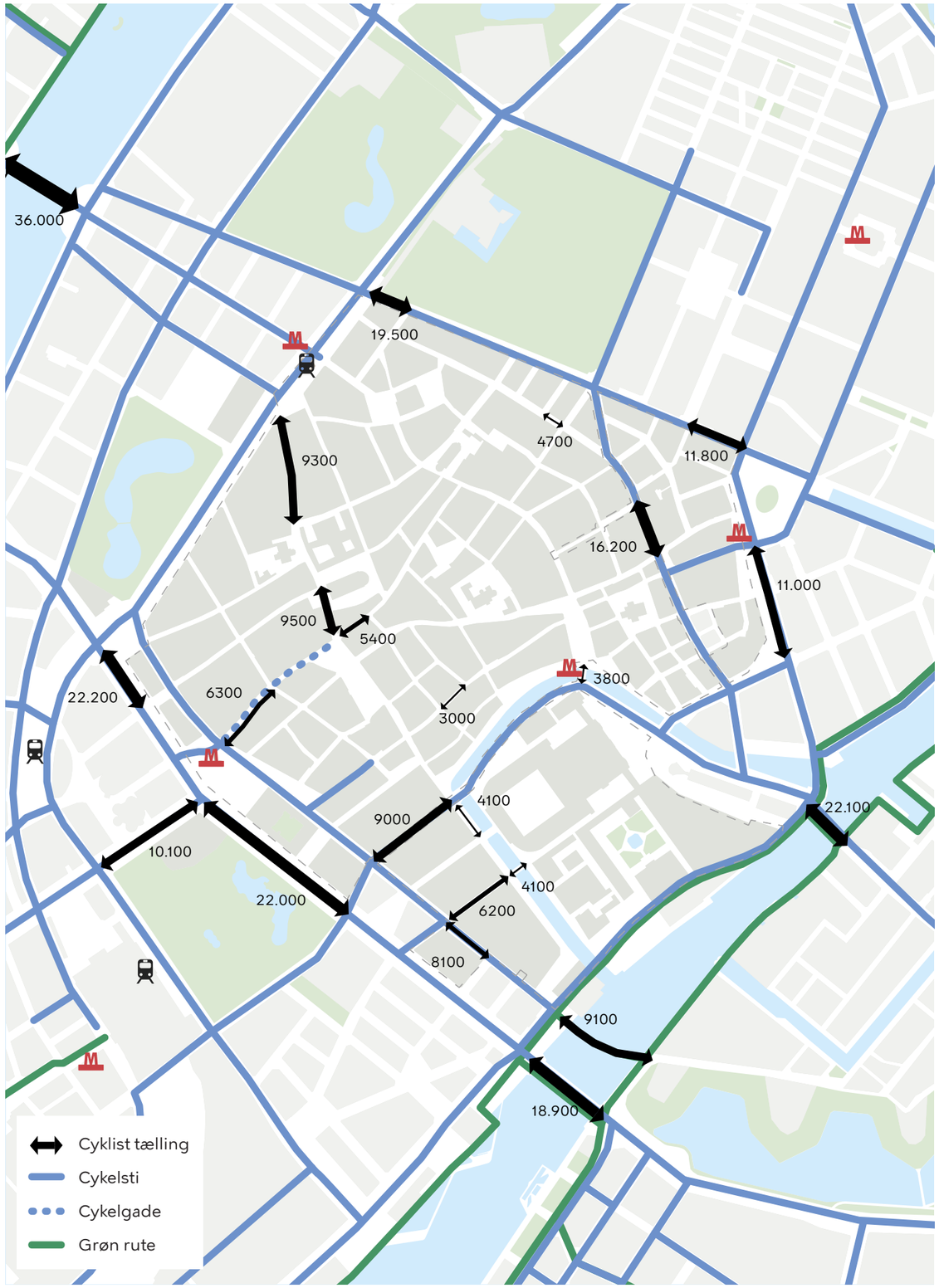
København er cyklernes by og det afspejles også i Middelalderbyen, hvor der dagligt færdes mange tusind cyklister rundt på gaderne.  Dette er både cyklister, som har et ærinde i området i form af arbejde, skole, indkøb eller fornøjelse, og cyklister, der cykler igennem området. Desuden færdes der mange cyklister på de store veje omkring Middelalderbyen.

Fra Vester Voldgadesiden kører cyklisterne til- og fra området primært ad Vestergade, Stormgade, Ny Kongens Gade og Studiestræde.  Fra Nørre Voldgadesiden kører cyklisterne til og fra området ad Nørregade og fra Gothersgadesiden kører cyklisterne primært til og fra ad Landemærket, Møntergade og Grønnegade. Herfra siver cyklisterne ud på gaderne i hele Middelalderbyen.

Som et særligt kendetegn har Vestergade siden 2014 fungeret som cykelgade, og omdannelsen til cykelgade har resulteret i en stigning af cyklister på 33 % fra før og til efter etableringen. Således fungerer Vestergade på mange måder som indgang til området for cyklister.

Generelt er der dog ikke indtænkt cykelruter i Middelalderbyens gader, da det er et område, der ikke indbyder til hurtig gennemfartstrafik for hverken cykler eller biler, og da trafikken skal afvikles på en måde, der tager mest muligt hensyn til fodgængerne. Derfor er der som regel ikke cykelstier- eller baner på gaderne, og der er ikke lagt op til en gennemkørende cykelrute. Til gengæld er det på over halvdelen af de ensrettede gader tilladt at cykle mod ensretningen. Det gælder fx i gaderne omkring Studiestræde og i Grønnegadekvarteret.

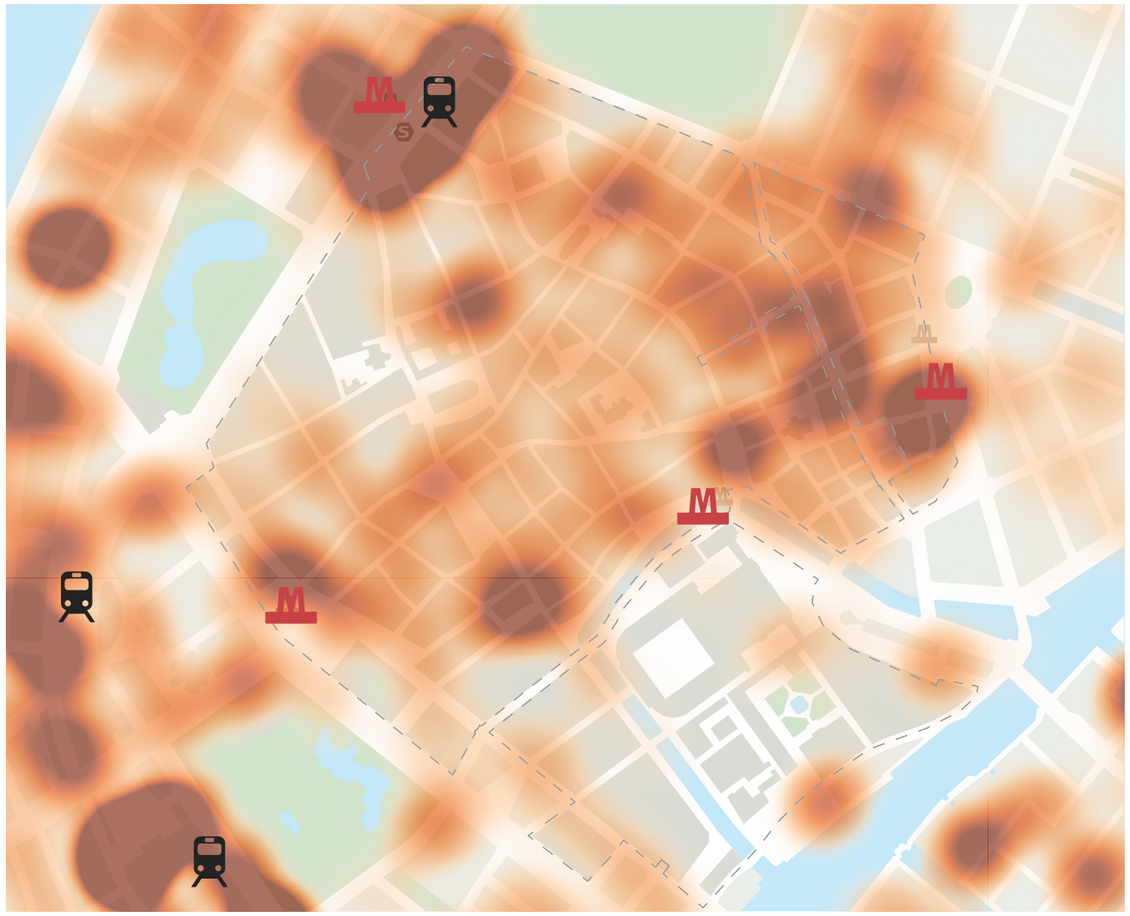
Cyklister på Vestergade (2021) Foto: Troels Heien




FIGUR 31 Cyklisttællinger og cykelforbindelser 1:10.000. Data indsamlet i perioden 2009-2019.
Opgjort i ÅDT (Årsdøgnstrafik er den gennemsnitlige trafik pr. døgn for hele året inkl. weekender og helligdage).

# Cykelparkering

I Middelalderbyen er der et stort behov for cykelparkeringsfaciliteter, da der er mange cyklister, som dagligt har et ærinde i området. Både beboere og ansatte har behov for at parkere deres cykler i lang tid, mens fx handlende og besøgende især har behov for korttidsparkering. Der er omkring 7.000 stativpladser i området. De er tit overfyldte, og der parkeres omtrent et tilsvarende antal cykler udenfor stativ. Det er vanskeligt at skabe tilstrækkelig kapacitet i de smalle byrum uden at skabe ulemper for fodgængere. De mange cykler både i og uden for stativer forværrer tilgængeligheden for fodgængere, og store koncentrationer af cykelparkering sætter ofte et negativt præg på byrummet. Lange, sammenhængende rækker af stativer er i sig selv en barriere for fodgængere, også når der ikke er parkeret cykler i stativerne. Cykelparkering finder i dag primært sted i stativer langs fortove og på pladser og torve, hvor blandt andet Vandkunsten (ca. 100 stativer), Nikolaj Plads (ca. 180 stativer) og Højbro Plads (ca. 160 stativer) har store mængder af parkerede cykler. Området omkring Magasin i Lille Kongensgade og Bremerholm har ligeledes mange parkerede cykler (over 100 stativer). De fire stationsområder i kanten af Middelalderbyen er knudepunkter, også for cyklister, hvorfor der her er behov for tilstrækkelige parkeringsmuligheder. Her parkerer cyklister, der enten skal videre med metroen eller toget eller fordi de kommer på cykel og skal videre ind i Middelalderbyen. Ved Nørreport Station er der omkring 1.650 stativer på pladsen omkring stationen, mens der ved Kongens Nytorv er over 200 stativer. Der er parkeringskældre til cykler ved metrostationerne på Kongens Nytorv og Nørreport, men de anvendes kun i et begrænset omfang. De fleste sætter hellere cyklerne på metroforpladserne.



FIGUR 32 Varmekort, som viser intensitet i cykelparkering, både i og udenfor stativ 1:10.000. Antallet af stativer justeres og æges i takt med udviklingen af området. (2017)

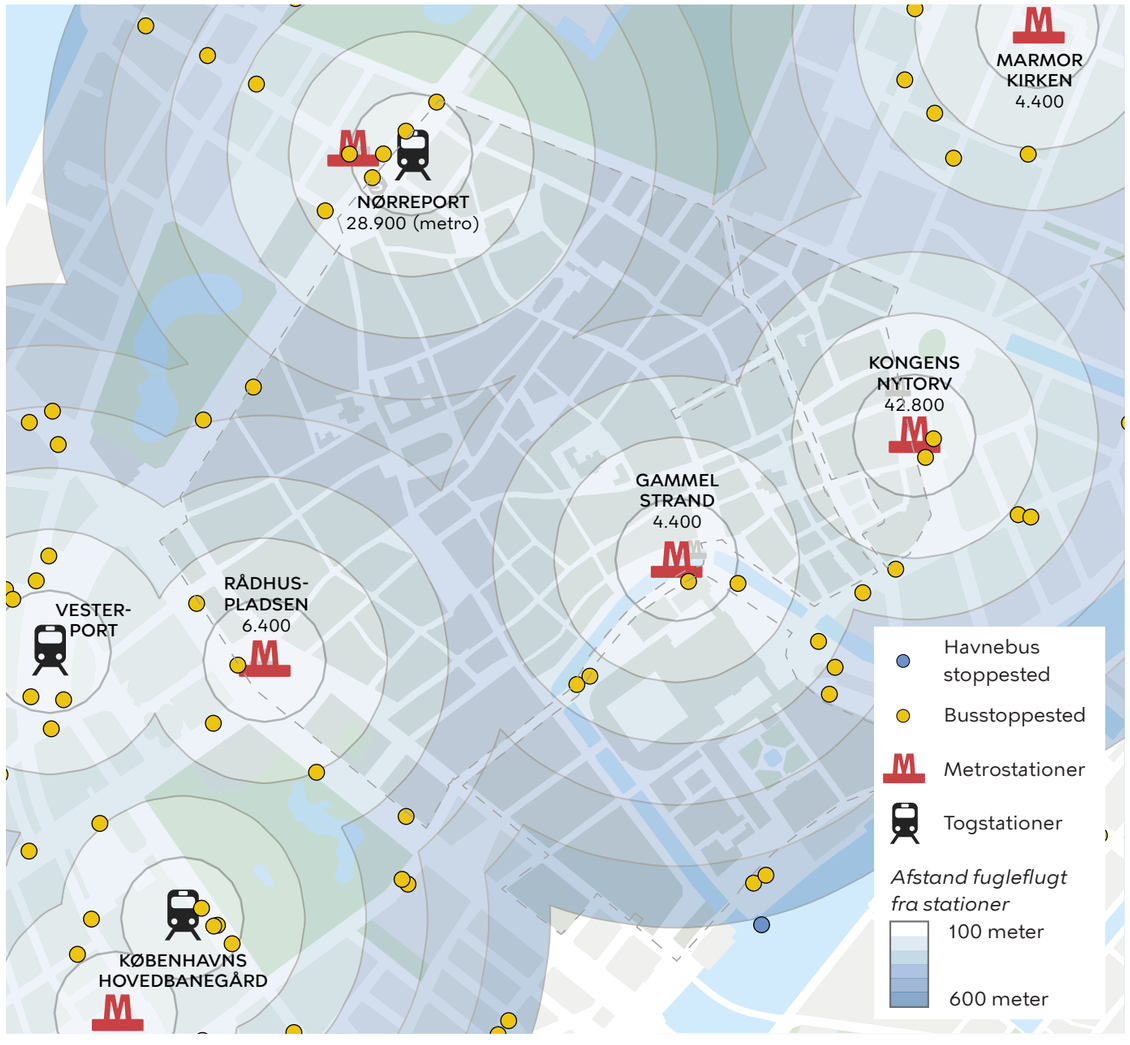
Store mængder cykelparkering på Vandkunsten (2021) Foto: Troels Heien

Lange rækker af cykelparkering på Gammel Mønt (2021) Foto: Troels Heien

# Kollektiv transport

Den kollektive transport i København og hovedstadsområdet er bygget op omkring Fingerplanen og det betyder, at den centrale del af byen er betjent af S-tog og regionaltog med gode forbindelser til de omkringliggende forstæder og til resten af landet. Således ligger både Nørreport, Hovedbanegården og Vesterport Station i gangafstand fra Middelalderbyen. Hertil kommer at metroen i København gradvist er blevet udbygget og siden 2019, hvor Cityringen åbnede, har Middelalderbyen været betjent af fire metrostationer i og tæt på området. Det gør at hele området ligger inden for max 600 meters afstand til én af de fire metrostationer.

Stationerne udgør centrale knudepunkter, hvorfra og hvortil mange bevæger sig til fods, på cykel, delecykel eller evt. løbehjul. Fx viser en opgørelse fra før Cityringens åbning viser, at omkring 90 % af passagererne på det tidspunkt gik til og fra Kongens Nytorv station, mens det var knap 75 % ved Nørreport station. Her dækker tallet både metro og andre tog.

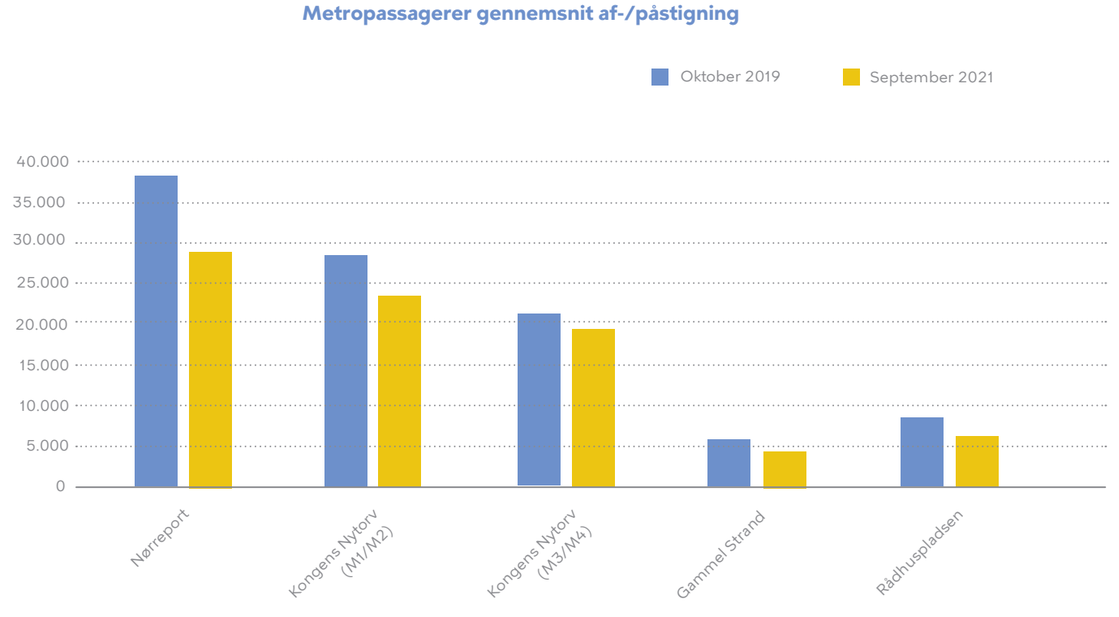



FIGUR 33 Kollektiv transport med passagertal for metroen en gennemsnitlig dag i september 2021. 1:10.000

**Busser**
Busbetjeningen af Middelalderbyen foregår på de større veje rundt om området, hvor der kører både A, C- og S-busser samt lokale buslinjer. Der er ikke buslinjer, som kører igennem området. Middelalderbyen er også betjent fra vandet af havnebussen, som har stop ved Det Kongelige Bibliotek og ved Nyhavn. Det er især ved Nørreport Station, at der er et stort antal passagerer som benytter busserne. På en gennemsnitlig hverdag i september 2021 var der omkring 13.200 påstigere på busserne ved Nørreport, mens der på Rådhuspladsen var omkring 2.800 påstigere. Andre stoppesteder var mindre benyttede (Movia).

**Metro**
De mest benyttede metrostationer i Middelalderbyen er Kongens Nytorv og Nørreport, hvor der i september 2021 i gennemsnit var henholdsvis 43.000 og 29.000 daglige passagerer. Kongens Nytorv betjener både metrolinjerne M1/M2 og M3/M4, mens Nørreport betjener linje M1/M2. Stationerne Gammel Strand og Rådhuspladsen, der begge betjener M3/M4, havde henholdsvis 4.400 og 6.400 daglige passagerer i gennemsnit.

Coronapandemien har i høj grad påvirket brug af kollektiv transport, da det på et tidspunkt blev frarådet at benytte kollektiv transport ligesom der længe har været påbud om mundbind. Det fik antallet af passagerer til at falde drastisk, og der er forsat færre passagerer end før pandemien. Det er derfor relevant at medtage prognoser for fremtidige passagertal for at få en pejling på mulige fodgængerstrømme til og fra metrostationerne fremover. Prognoserne viser, at passagertallet forventes at stige løbende, og i 2035 forventes der henholdsvis 91.000 og 46.000 daglige passagerer på Kongens Nytorv og Nørreport. Gammel Strand og Rådhuspladsen forventes at have henholdsvis 14.000 og 16.000 daglige passagerer (Metroselskabet).



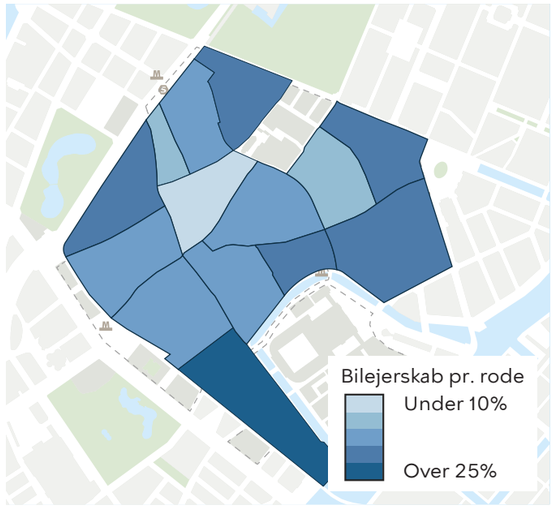

FIGUR 34 Antal af metropassagerer på stationer i Middelalderbyen (data indsamlet 2019-2021).

# Biltrafik

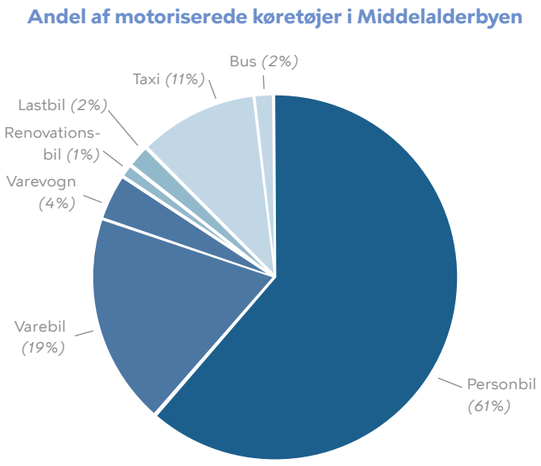
Biltrafikken i Middelalderbyen er forholdsvis begrænset, men med ca. 15.000 biler, varevogne og lastbiler, der hver dag kører ind i området, fylder køretøjerne meget i de smalle gader. Personbiler udgør hovedparten af biltrafikken efterfulgt af varebiler/varevogne. Den største trafikale belastning er i tidsrummet kl. 11-12 og det gælder både personbiler, vare- og lastbiler. Taxier udgør 11 % af trafikken og de er mere spredt hen over dagen og aftenen. Bilisterne har mange forskellige ærinder, men når det gælder dem, der parkerer, udgør arbejde den største andel med 47 %. (kilde: Via Trafik, 2018)

Der er en del tung trafik i området i form af varelevering til butikker, restauranter, caféer osv. samt renovationskørsel og turistbusser.  Flest er der på Nørregade, hvor der i hverdagene kører over 350 tunge køretøjer og på Højbro Plads, hvor der i hverdagene kører flere end 200 tunge køretøjer over broen. Tillige udgør varebiler og varevogne, som typisk er håndværker- og servicekørsel, omkring 23 % af den samlede biltrafik i Middelalderbyen (Via Trafik). Området afgrænset af Nørre Voldgade, Gothersgade, Holmens Kanal, Vindebrogade og Vester Voldgade udgør en 18 ton P-forbuds zone.
De fleste af Middelalderbyens gader er dækket af en zone med hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Undtaget er områdets gågader, hvor hastighedsgrænsen er på 15 km/t, hvor der er tilladt for varelevering mellem kl 04-11, og på udvalgte strækninger er også beboerkørsel tilladt. De fleste bilister kører dog i praksis langsommere end hastighedsgrænserne grundet gadernes udformning samt mængden af fodgængere og cyklister i området, der fordrer en hensynsfuld adfærd fra bilisternes side. Mange af Middelalderbyens smalle gader er ensrettede, og for en stor del af disse gælder det, at cykler må køre mod ensretningen.

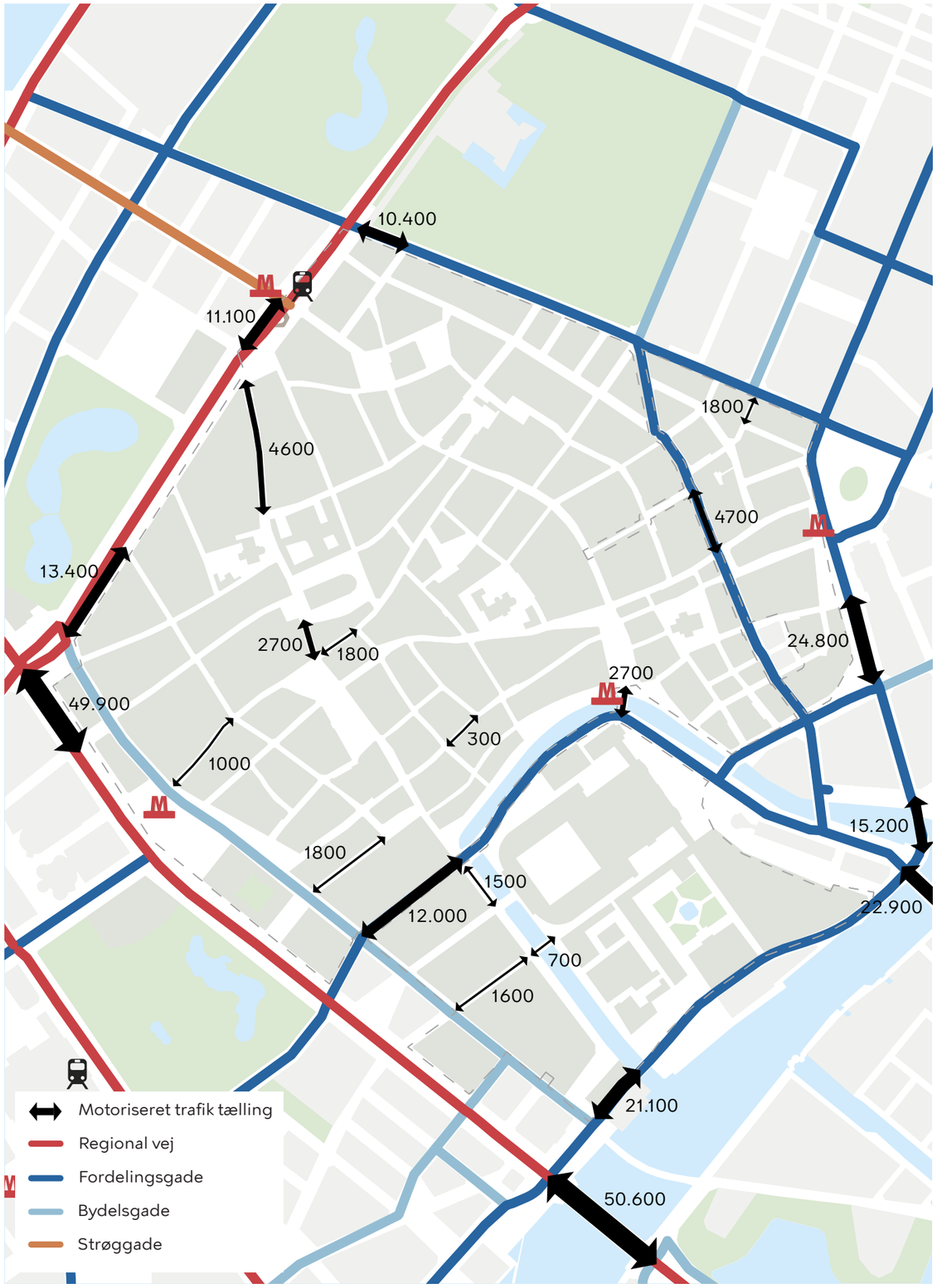
Bilejerskabet for beboere i området er på omkring 18%, hvilket er lavere end det gennemsnitlige bilejerskab for hele kommunen, der er på omkring 25 %. I alt er der registret ca. 1.300 biler, hvor ejeren har adresse i Middelalderbyen, mens der i 2020 var udstedt lidt under 1.100 beboerlicenser. Beboerlicenser kan anvendes i hele licenszone Indre By, som også dækker over adgang til 380 p-pladser i parkeringshuset under Israel Plads.




FIGUR 35 Bilejerskab i befolkningen over 18 år i % pr. rode 1:20.000 (2020)




FIGUR 36 Motoriserede køretøjstyper i Middelalderbyen (2018, ViaTrafik)




FIGUR 37 Trafiktællinger og vejnet 1:8.000. Data indsamlet i perioden 2009-2019.
Opgjort i ÅDT (Årsdøgnstrafik er den gennemsnitlige trafik pr. døgn for hele året inkl. weekender og helligdage)

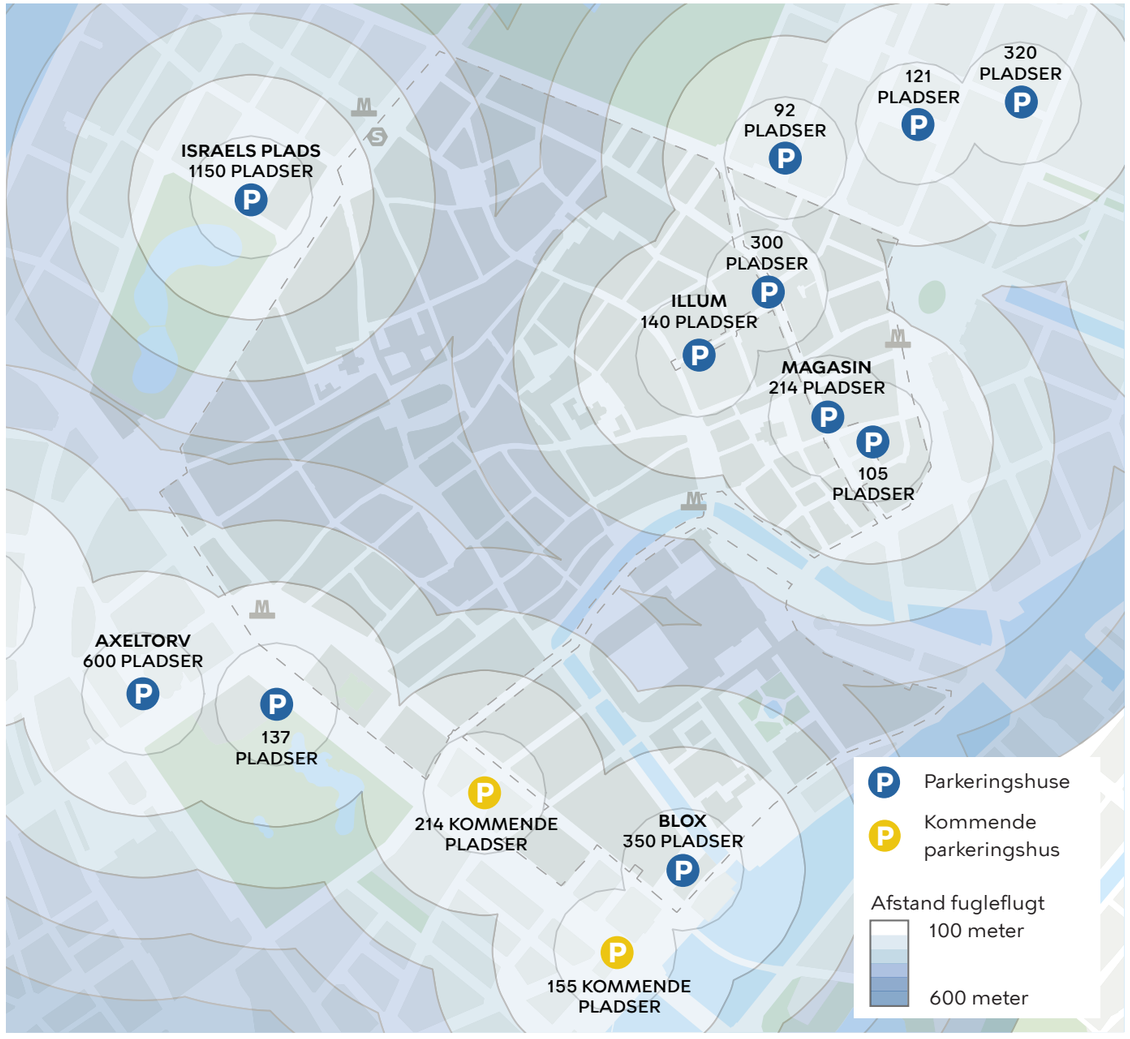
# Bilparkering

Langt det meste af Middelalderbyen er omfattet af rød parkeringsbetalingszone, hvilket er zonen med de højeste timepriser for parkering i København. Udover det er mange af gaderne i Middelalderbyen såkaldte "prikgader", hvor det ikke er muligt at anvende beboerlicens som betaling for parkering på hverdage mellem kl 10-17.  I dette tidsrum skal også beboere købe parkeringstid.
Parkeringsmuligheder i området består af i alt ca. 1.050 offentlige og 1.150 private parkeringspladser. Herudover findes der ca. 3.900 offentligt tilgængelige p-pladser i parkeringshuse- og kældre med betaling i og omkring Middelalderbyen. De fleste offentlige parkeringspladser er kantstensparkering, og bortset fra Dyrkøb ved Vor Frue Kirke er Middelalderbyens pladser i vid udstrækning friholdt for bilparkering.

Den offentlige gadeparkering er overordnet set fuldt optaget midt på dagen, hvor belægningsgraden er på over 100%, på nær på Slotsholmen, hvor belægningsgraden er 84%. Om aftenen kl. 22 er belægningsgraden for området samlet set på ca. 72% på de offentlige pladser, mens den er på ca. 27 %, hvis de private parkeringspladser medregnes (Via Trafik, 2018).

De parkerende på offentlige parkeringspladser er i overvejende grad personbiler, som udgør 66 %, og varebiler, som udgør 25 %. De fleste parkerer i kort tid, og de holder primært tæt på deres bestemmelsessted. Bilisterne, der parkerer i Middelalderbyen er typisk gengangere, og 73 % parkerer mindst én gang om ugen i området.

Udover de parkeringspladser, som er tilgængelige for alle, er der en række reserverede pladser til handicapparkering, taxi og ambassadepladser. Hertil kommer restriktioner i form af tidsbegrænsede parkerings- og/eller standsningsforbud og korttidsparkeringspladser flere steder, ligesom der er udpeget strategisk beliggende aflæsningspladser til varevogne i et begrænset tidsrum fra kl 8-12.




FIGUR 38 Offentligt tilgængelige parkeringshuse 1:10.000 (2021)

FIGUR 39 Offentligt tilgængelige gadeparkeringspladser 1:10.000 (2021)

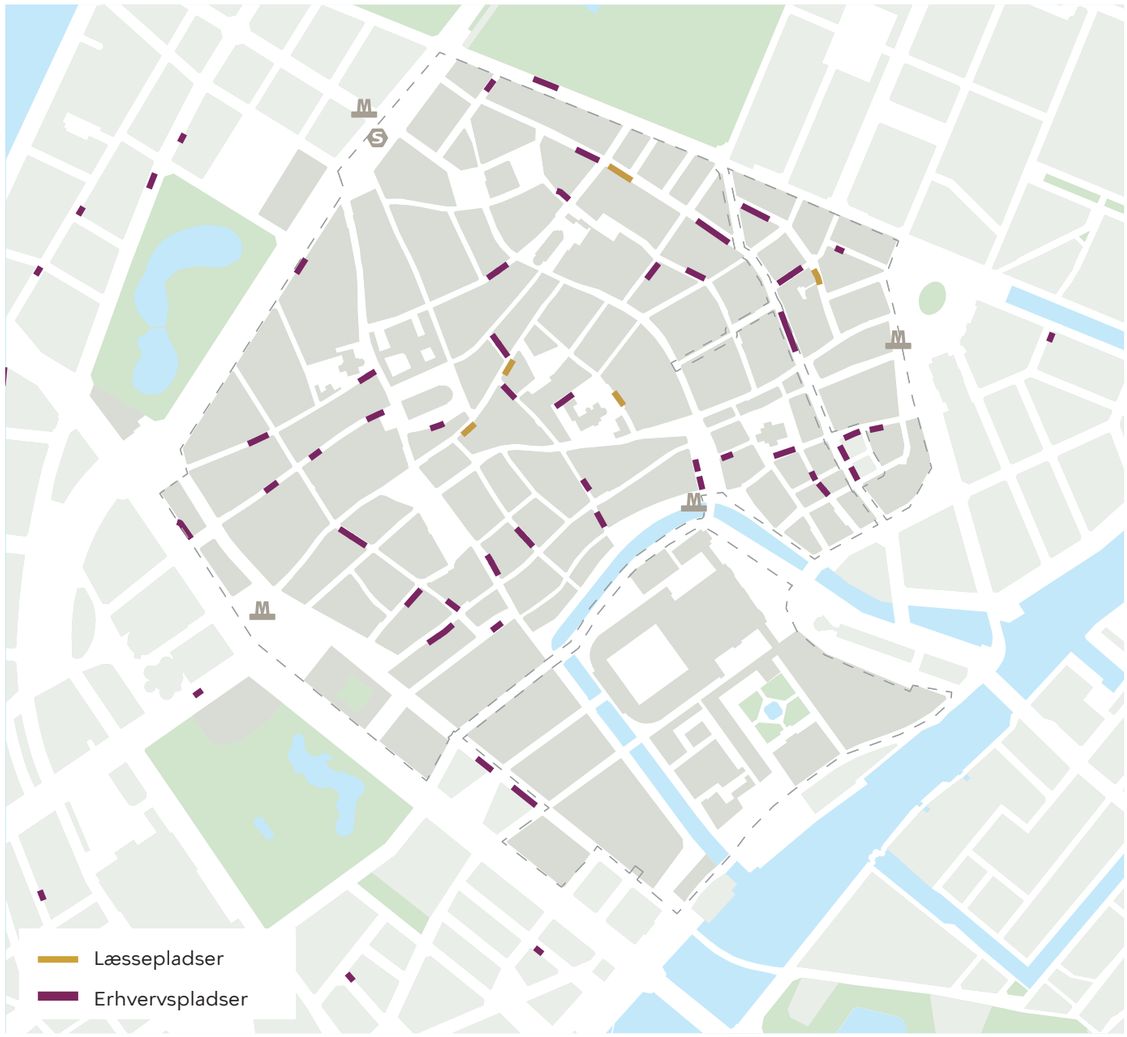
Foto: Troels Heien

# Erhvervskørsel og -parkering

En stor del af biltrafikken i Middelalderbyen udgøres af varebiler og varevogne, som tilsammen udgør omkring 23 % af dem, der kører i området, mens lastbiler udgør 2 %. Når det gælder parkering, står varebiler for 25 %, mens lastbiler udgør 3 %. Langt de fleste varebiler og varevogne er håndværkerbiler, da varelevering generelt kun udgør 3-4 % af den samlede varebilskørsel.

Varelevering kan overordnet set finde sted i løbet af hele dagen, udover på gågadeområderne som Strøget og Købmagergade, hvor varelevering er begrænset til tidsrummet kl. 04 til 11. Derudover er der en restriktion om begrænset totalvægt på 3,5 tons for køretøjer på blandt andet Amagertorv, af hensyn til belægningen, og der er parkeringsforbud for køretøjer på over 18 tons i stort set hele Middelalderbyen.

For at tilgodese især håndværkernes behov for at parkere er der blandt andet reserveret omkring 130 pladser til erhvervskøretøjer på gule plader mellem kl. 07.00-17.00. Derudover er der læssepladser til lastbiler på mellem 3,5 og 18 tons, som kan standse på strategisk udvalgte steder mellem kl 8-12 og læsse varer af til butikker.




FIGUR 40 Erhvervspladser og læssepladser 1:10.000. Kortet er vejledende, og hver markering kan dække over flere pladser (2021)

# Litteraturliste og dataindsamling

**Dataindsamlig:** Teknik- og Miljøforvaltningen (Københavns Kommune), Movia, Metroselskabet, Økonomiforvaltningen (Københavns Kommune)

Kortlægning af temaet "Egenart og kulturarv" er foretaget i samarbejde med Københavns Museum.

**Litteraturliste:**


Det nye byliv, Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknæs & Britt Sternhagen Søndergaard, Arkitektens Forlag, 2006

Byens rum byens liv, Jan Gehl og Lars Gemzøe, Arkitektens Forlag og Kunstakademiets forlag, 1996

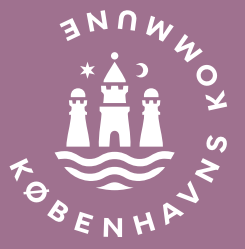
Byliv 1986, Bylivet i Københavns indre by: Brugsmønstre og udviklingstendenser 1968-1986, Karin Bergdahl, Jan Gehl og Aase Steensen, Særtryk af tidsskriftet ARKITEKTEN 12-1987, Arkitektens Forlag

Gamle København
- Historier og fotos fra en svunden tid Samlet udgave, Jørgen Larsen, Gyldendal, 2014

Fra Bispetid til borgertid, Stadsingeniørens Direktorat, Schultz, 1947

Zoom København, Martin Zerlang, Gads Forlag, 2017

Foto: Ursula Bach


KØBENHAVNS KOMMUNE